

UNIVERSIDADE FEDERAL DE MINAS GERAIS
CURSO DE MESTRADO EM GEOTECNIA E TRANSPORTES

AS PALAVRAS E O CONCRETO NO
PLANEJAMENTO DO TRANSPORTE URBANO:
UMA ANÁLISE DAS EXPERIÊNCIAS DE BELO HORIZONTE

Thiago Medeiros de Castro Silva

Belo Horizonte
Julho de 2018

Thiago Medeiros de Castro Silva

**AS PALAVRAS E O CONCRETO NO
PLANEJAMENTO DO TRANSPORTE URBANO:
UMA ANÁLISE DAS EXPERIÊNCIAS DE BELO HORIZONTE**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-graduação de Geotecnia e Transportes da Escola de Engenharia da Universidade Federal de Minas Gerais, como requisito parcial à obtenção do título de Mestre em Geotecnia e Transportes

Área de Concentração: Transportes

Orientador: Leandro Cardoso

Belo Horizonte
Escola de Engenharia da UFMG
2018

Medeiros, Thiago

AS PALAVRAS E O CONCRETO NO PLANEJAMENTO DO TRANSPORTE URBANO [manuscrito] : UMA ANÁLISE DAS EXPERIÊNCIAS DE BELO HORIZONTE / Thiago Medeiros. - 2018.

258 f.

Orientador: Leandro Cardoso.

Dissertação (Mestrado) - Universidade Federal de Minas Gerais, Escola de Engenharia.

1.Transportes. 2.Planejamento. 3.Efetividade. 4.Belo Horizonte. I.Cardoso, Leandro. II.Universidade Federal de Minas Gerais. Escola de Engenharia. III.Título.



FOLHA DE APROVAÇÃO

As palavras e o concreto no planejamento do transporte urbano de Belo Horizonte

THIAGO MEDEIROS DE CASTRO SILVA

Dissertação submetida à Banca Examinadora designada pelo Colegiado do Programa de Pós-Graduação em GEOTECNIA E TRANSPORTES, como requisito para obtenção do grau de Mestre em GEOTECNIA E TRANSPORTES, área de concentração TRANSPORTES.

Aprovada em 09 de julho de 2018, pela banca constituída pelos membros:

Prof. Leandro Cardoso - Orientador
UFMG

Prof. Carlos Fernando Ferreira Lobo
UFMG

Prof. Diego Rodrigues Macedo
UFMG

Belo Horizonte, 9 de julho de 2018.

AGRADECIMENTOS

A meu pai e minha mãe, pelo alicerce da minha formação.

À minha irmã, por ser a voz da razão quando razão me falta.

Ao meu irmão, pela ajuda nos momentos cruciais.

À minha amada Ana, por caminhar junto comigo, e comigo ser caminho.

Ao meu cunhado Renato, pela serenidade e legitimidade.

À Cecília, pela alegria que traz a todos.

Aos colegas da Prefeitura de Belo Horizonte, em especial ao amigo Lucas Milani, pelo apoio imprescindível.

Aos entrevistados e seus ombros de gigantes.

Aos meus dois orientadores, Ronaldo e Leandro, pela iluminação e paciência.

— *Você estava distraído. Eu lhe falava justamente dessa cidade quando fui interrompido.*

— *Você a conhece? Onde fica? Como se chama?*

— *Não tem nome nem lugar. Repita a razão pela qual quis descrevê-la: das inúmeras cidades imagináveis, devem-se excluir aquelas em que os elementos se juntam sem um fio condutor, sem um código interno, uma perspectiva, um discurso. É uma cidade igual a um sonho: tudo o que pode ser imaginado pode ser sonhado, mas mesmo o mais inesperado dos sonhos é um quebra-cabeça que esconde um desejo, ou então o seu oposto, um medo.*

As cidades, como os sonhos, são construídas por desejos e medos, ainda que o condutor de seu discurso seja secreto, que as suas regras sejam absurdas, as suas perspectivas enganosas, e que todas as coisas escondam uma outra coisa.

— *Eu não tenho desejos nem medos* — declarou o Khan —, *e meus sonhos são compostos pela mente ou pelo acaso.*

— *As cidades também acreditam ser obra da mente ou do acaso, mas nem um nem o outro bastam para sustentar as suas muralhas. De uma cidade, não aproveitamos as suas sete ou setenta e sete maravilhas, mas a resposta que dá às nossas perguntas.*

RESUMO

MEDEIROS, Thiago. As palavras e o concreto no planejamento do transporte urbano: uma análise das experiências de Belo Horizonte. 258f. Dissertação (Mestrado em Geotecnia e Transportes) – Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, 2018.

A despeito de um histórico rico em experiências de planejamento urbano ao longo do último século, contando com vários estudos, diagnósticos, planos e projetos produzidos pelos diversos órgãos e escalas de planejamento e gestão urbana, o município de Belo Horizonte padece de uma aparente incongruência entre o que é proposto nesses planos e o que é realmente executado – ações previstas nos planos não são realizadas (ou são realizadas parcialmente), e outras ações não previstas nos planos são efetivadas, muitas vezes em caráter de urgência, dando origem a um planejamento emergencial. Esse fenômeno é percebido como um grande empecilho para a promoção de uma gestão urbana integrada e contínua, e alimenta uma percepção generalizada de falta de planejamento.

Uma das grandes áreas do planejamento urbano é o planejamento de transportes, tema cada vez mais crucial para a experiência social do cidadão e manutenção da vida nas cidades. O trabalho proposto nesse documento procurará realizar uma avaliação (por meio de análise documental e entrevistas) de dois momentos históricos do planejamento de transporte e trânsito para Belo Horizonte. Foram selecionados e analisados documentos de planejamento oficiais confeccionados para o município.

Para oferecer suporte a essa análise, foram conduzidas entrevistas com técnicos que participaram da elaboração desses documentos, com o objetivo de permitir a compreensão da situação histórica, econômica e política do contexto em que os documentos foram redigidos. As entrevistas figuram neste trabalho como procedimento auxiliar de coleta de dados, somando-se aos dados bibliográficos. O registro dessas experiências auxilia a compreensão de possíveis motivos de não-concretização dos planos, possibilitando uma apreciação analítica dos documentos analisados através da ótica do planejador, além de apontar possíveis soluções institucionais técnicas para viabilizar planos mais efetivos no futuro.

Palavras Chaves: Planejamento Urbano, Planejamento de Transportes, Planos Diretores, PLAMBEL, EME, MOMTI, VIURBS

ABSTRACT

MEDEIROS, Thiago. *As palavras e o concreto no planejamento do transporte urbano: uma análise das experiências de Belo Horizonte*. 258f. Dissertação (Mestrado em Geotecnia e Transportes) – Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, 2018.

In spite of a rich history of urban planning throughout the last century, comprising several plans and projects devised by the many planning and management organizations and entities, the city of Belo Horizonte suffers from an apparent incongruence between what is proposed and what is actually executed. Actions dictated by the plan are often neglected, while other unpredicted measures are brought to existence, often as an emergency, giving way to a “remedial” planning. This phenomenon is perceived as a great hurdle to the promotion of integrated, continuous urban development, and feeds a general perception of lack of planning.

One of the great areas of urban planning is transportation planning, a theme ever more crucial to the citizens’ social experience and maintenance of life in cities. This work attempts to promote a critical evaluation of two historic moments in Belo Horizonte’s transportation planning: the so-called comprehensive planning, championed by metropolitan-scale agencies during the military dictatorship government and the municipal urban planning era, following the 1988 Federal Constitution. The selection of these specific historic moments is due to their inherent differences regarding scope, methodology and political aspects.

Official planning documents were consulted, and their effectiveness was evaluated. The reasons for the frequent disregard towards these plans’ proposals were sought. To provide support to this analysis, interviews with technicians who participated of the creation of those plans were conducted, seeking to allow a deeper comprehension of the historic, economic and political context in which the documents were written.

The interviews act as an auxiliary data-collection procedure, in addition to the bibliographic data. The record of their experiences is an aid to the possible reasons for the failure of materialization of those plans, allowing an analytical appreciation of the planning documents through the eyes of the planner, besides pointing to possible institutional and technical solutions to create more effective plans in the future.

Keywords: Urban Planning, Transportation Planning, PLAMBEL, EME, MOMTI, VIURBS

SUMÁRIO

APRESENTAÇÃO.....	16
1. CAPÍTULO I: INTRODUÇÃO	17
1.1 Objetivos	18
1.2 Estrutura da dissertação	19
2. CAPÍTULO II: METODOLOGIA	21
2.1 Pesquisa documental	21
Análise textual	22
Documentos selecionados	23
Planos legados	23
1. <i>Plano Metropolitano de Transportes (elaborado pelo PLAMBEL, 1974)</i>	
2. <i>Modelo Integrado de Transporte Metropolitano – MOMTI (elaborado pelo PLAMBEL, 1975)</i>	
Planos vigentes	24
3. <i>Plano Diretor e Lei de Parcelamento, Ocupação e Uso do Solo (Elaborado pela SMPL/PBH, 1996 / alterado por SMAPU/PBH, 2011)</i>	
4. <i>Programa de Estrutura Viária de Belo Horizonte –VIURBS</i>	
2.2 Entrevistas	25
Estruturação das entrevistas	26
Pautas para entrevistas	28
Processamento	29
3. CAPÍTULO III: PLANEJAMENTO, PLANOS E EFETIVIDADE	31
3.1 Histórico do planejamento de Belo Horizonte	31
3.1.1 Visão geral do planejamento de Belo Horizonte, da Fundação à Constituição Federal de 1988	31
3.1.2 Reforma Urbana e Transportes na Constituição de 1988	37
3.2 Planos e efetividade	45
Eficácia e efetividade	47
Efetividade e <i>accountability</i>	49

Participação popular e efetividade	50
4. CAPÍTULO IV: PLANEJAMENTO DE TRANSPORTE EM BELO HORIZONTE	53
4.1.Planejamento Compreensivo: PLAMBEL e METROBEL	53
4.1.1 Contexto Econômico e Político	53
4.1.2 Origens do Planejamento Metropolitano em Belo Horizonte	54
O EME e as bases para o Planejamento Metropolitano	54
A criação das Regiões Metropolitanas	56
4.1.3. O PLAMBEL como autarquia	58
MOMTI e a estruturação de políticas de transporte	59
4.1.4. METROBEL, PROBUS e PACE	64
PROBUS	65
Efetivação dos planos	67
4.1.5 Caso emblemático: O trem metropolitano como “obra fora do plano”	69
4.2. O Planejamento de Transportes após o Plano Diretor de 1996	71
4.2.1. Projetos Viários Prioritários	71
4.2.2 O Programa VIURBS	72
Priorização de Intervenções e “Corta-Caminhos”	75
Efetividade	76
4.2.3 Caso emblemático: Intervenção nº 041	81

5. CAPÍTULO V: REFLEXÕES SOBRE A EFETIVIDADE DOS PLANOS	84
5.1 Análise do discurso	84
5.2. Fatores Políticos	85
Interferências	85
Mudanças de governo	86
5.3 Fatores Econômicos	87
5.4 Fatores Técnicos e Institucionais	88
Contratação de consultoria técnica	88
Valorização Técnica	89
Controle, acompanhamento e fiscalização	90
5.5 Fatores legais	90
5.6. Fatores Conceituais	91
6. CONSIDERAÇÕES FINAIS	93
Por que os planos são pouco efetivados?	93
Como garantir planos mais efetivos no futuro?	95
7. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	98
APÊNDICE A	104
APÊNDICE B	162
APÊNDICE C	194
APÊNDICE D	211
APÊNDICE E	235

LISTA DE FIGURAS

Figura 1: Vista aérea da concepção original do Estudo de Traçado para a intervenção no. 041.....	81
Figura 2: Concepção do Viaduto Batalha dos Guararapes	82

LISTA DE TABELAS

Tabela 1: Relação dos entrevistados e de sua atuação profissional no planejamento urbano e de transportes de Belo Horizonte e de sua Região Metropolitana	26
Tabela 2: Contraponto entre as propostas do Movimento Nacional pela Reforma Urbana e o Texto Constitucional em sua forma finalizada. Adaptado de Costa (1989)	39
Tabela 3: Critérios para priorização das intervenções propostas pelo VIURBS	75
Tabela 4: Intervenções propostas pelo VIURBS e realizadas	76
Tabela 5: Intervenções propostas pelo VIURBS em andamento	77
Tabela 6: Intervenções propostas pelo VIURBS cujo projeto se encontra licitado	77
Tabela 7: Intervenções propostas pelo VIURBS para as quais houve desistência do município de Belo Horizonte	78
Tabela 8: Ocorrência de temáticas mais relevantes nas entrevistas realizadas	84

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

- ANTP – Associação Nacional de Transportes Públicos
- APP – Área de Preservação Permanente
- BHBUS – Plano de Reestruturação do Sistema de Transporte Coletivo de Belo Horizonte
- BHTRANS – Empresa de Transporte e Trânsito de Belo Horizonte
- BID – Banco Interamericano de Desenvolvimento
- BNH – Banco Nacional de Habitação
- BRT – *Bus Rapid Transit*
- CAQDAS - *Computer Assisted Qualitative Data Analysis Software* (software de apoio à análise de dados qualitativos)
- CBTU – Companhia Brasileira de Trens Urbanos
- CCNC – Comissão Construtora da Nova Capital
- CDL – Câmara de Dirigentes Lojistas
- CETEC – Centro Tecnológico de Minas Gerais
- CONFEA – Conselho Federal de Engenharia e Agronomia
- COMPUR – Conselho Municipal de Política Urbana de Belo Horizonte
- CONTRAN – Conselho Nacional de Trânsito
- CREA – Conselho Regional de Engenharia e Agronomia
- DER – Departamento de Estradas e Rodagem de Minas Gerais
- DETRAN – Departamento Estadual de Trânsito de Minas Gerais
- EBTU – Empresa Brasileira de Transportes Urbanos
- EME – Esquema Metropolitano de Estruturas
- FIAT – *Fabbrica Italiana Automobili Torino*
- FIEMG – Federação das Indústrias do Estado de Minas Gerais
- FJP – Fundação João Pinheiro
- HIDROSERVICE – HIDROSERVICE Engenharia de Projetos LTDA.
- IBM - International Business Machines
- MDB – Movimento Democrático Brasileiro
- METROBEL – Companhia de Transportes Urbanos da Região Metropolitana de Belo Horizonte
- MNRU – Movimento Nacional pela Reforma Urbana
- MOMTI – Modelo Metropolitano para o Transporte Integrado
- PAC – Programa de Aceleração do Crescimento
- PACE – Projeto da Área Central

PACOTT - Programa de Aumento da Capacidade do Transporte e Trânsito

PBH – Prefeitura de Belo Horizonte

PCCS – Processo de Controle Centralizado de Semáforos

PETT – Programas Especiais de Transporte e Trânsito

PLAMBEL – Plano Metropolitano de Belo Horizonte (Fundação João Pinheiro – fase 1)

PLAMBEL – Superintendência de Desenvolvimento da Região Metropolitana de Belo Horizonte (autarquia – fase 2)

PLAMBEL – Planejamento da Região Metropolitana de Belo Horizonte (autarquia – fase 3)

PLANMOB – Plano de Mobilidade Urbana de Belo Horizonte

PROBUS – Programa de Organização do Transporte Público por Ônibus

PRODEMGE - Companhia de Processamento de Dados do Estado de Minas Gerais

PT – Partido dos Trabalhadores

RMBH – Região Metropolitana de Belo Horizonte

ROTAM – Rondas Táticas Metropolitanas

SAGMACS – Sociedade de Análises Gráficas e Mecanográficas Aplicadas aos Complexos Sociais

SETOP – Secretaria de Estado de Transportes e Obras Públicas de Minas Gerais

SISTAR – Sistema de Cobrança e Validação de Tarifa

SLU – Superintendência de Limpeza Urbana de Belo Horizonte

SMAPU – Secretaria Municipal Adjunta de Planejamento Urbano de Belo Horizonte

SMURBE – Secretaria Municipal de Políticas Urbanas

SUDECAP – Superintendência de Desenvolvimento da Capital

TRANSBETIM – Empresa Municipal de Transporte e Trânsito de Betim

TRANSCON – Autarquia Municipal de Trânsito e Transportes de Contagem

TRANSMETRO – Autarquia de Transportes Metropolitanos

TRANSNEVES - Autarquia de Transportes, Trânsito e Tráfego de Ribeirão das Neves

UFMG – Universidade Federal de Minas Gerais

URBEL - Companhia Urbanizadora e de Habitação de Belo Horizonte

VIURBS – Programa de Estrutura Viária de Belo Horizonte

VLT – Veículo Leve sobre Trilhos

VULO – Via Urbana Leste-Oeste

APRESENTAÇÃO

As inquietações que culminaram na realização desta pesquisa iniciaram-se em 2010, após o fim da minha graduação em Geografia, exacerbadas pelo cenário de interminável canteiro de obras em que Belo Horizonte se encontrava. A promessa perene de investimentos em infraestrutura e transporte público de massa, à iminência da Copa do Mundo de futebol e dos Jogos Olímpicos que o país sediaria dentro de poucos anos, me trazia simultaneamente esperança e apreensão.

Ao me aprofundar no assunto, tomei conhecimento do fato de que muitas dessas novas *intervenções urgentes* jamais haviam sido planejadas pelos órgãos de planejamento urbano e metropolitano ao longo dos anos, atropelando a sequência e hierarquia das intervenções designadas pelos planos. Avaliar a atuação e produção de obras de planejamento para o município e região metropolitana nas últimas décadas me

No fim de 2012 fui aprovado em um concurso público, e passei a atuar na Secretaria Municipal Adjunta de Planejamento Urbano de Belo Horizonte - o órgão responsável pela elaboração da legislação urbanística do município, inclusive o Plano Diretor Municipal. A perspectiva de poder vivenciar “do lado de dentro” o fazer do Planejamento muito me animava, e sem dúvida me foi extremamente valiosa para este trabalho.

Quando iniciei essa pesquisa, eu não tinha qualquer experiência profissional em planejamento urbano, e o desconhecimento da prática me levava a conjecturas e especulações a respeito da aparente falta de efetividade do planejar - muitas das quais rapidamente se desvaneceram, outras se confirmaram. Porém, certamente haviam muitas outras dimensões que eu desconhecia, e nunca teria conhecido sem essa vivência.

Entrevistar planejadores que atuaram em outros contextos e realidades foi crucial para compreender e identificar entraves que atravessam a história. Muitas inquietações e anseios persistem.

Após seis anos, já anoto sob meu nome a participação em um punhado de planos, alguns deles bastante detalhados, cujas palavras ainda não encontraram concretude.

1. CAPÍTULO I: INTRODUÇÃO

Belo Horizonte possui uma gênese pautada no planejamento, desde antes de sua instituição. Considerada a primeira cidade planejada brasileira, idealizada segundo preceitos urbanísticos em voga no final do século XIX, o plano para a capital de Minas Gerais foi desenhado sobre uma grade cartesiana com área aproximada de 20 quilômetros quadrados, obliterando o antigo arraial que ocupava aquelas vertentes. A cidade nasceu em paralelo ao advento do automóvel, tendo sido notavelmente desenhada para abrigá-lo. O transporte individual e os sistemas de transporte público, rodoviários e ferroviários, moldaram a ocupação, o acesso e a exclusão do espaço urbano desde sua constituição.

Logo nos primeiros anos da cidade tornaram-se óbvios os limites dos desígnios do planejamento inicial, tanto na ocupação do espaço, que se mostrou desordenada, como nos serviços de saneamento e transporte, por exemplo, que não acompanharam o crescimento da população e a expansão da ocupação urbana, e se mostraram insuficientes. Contudo, os esforços de planejamento continuaram e as autoridades municipais promoveram ao longo do último século a elaboração de inúmeros estudos e documentos para o planejamento territorial, objetivando ordenar o desenvolvimento urbano.

Observa-se que, apesar do grande número de planos desenvolvidos para a cidade, há uma grande incongruência histórica entre o que é proposto nesses planos e o que é de fato executado – ações previstas nos planos não são realizadas (ou são realizadas parcialmente), e outras ações não previstas nos planos são efetivadas, muitas vezes em caráter de urgência, dando origem a um “planejamento corretivo”¹. A efetividade desses planos é raramente avaliada, e os documentos caducam e obsolescem-se ao fim do mandato da gestão em que foram criados.

Na presente pesquisa, o enfoque foi o de analisar tal incongruência histórica entre o planejado e o efetivado para a cidade de Belo Horizonte pela perspectiva do sistema e da estrutura de

¹ A contradição entre os termos expressa a contradição do próprio planejamento, quando este deixa de cumprir o papel de prever e ordenar a ocupação do espaço urbano e as atividades nele desenvolvidas para, ao contrário, ser acionado para resolver situações e problemas causados pela falta de tais ações. Contudo, esta discussão leva a refletir sobre a própria complexidade do desenvolvimento das cidades e sobre a real possibilidade de que o planejamento realizado pelo Estado seja capaz de prever e controlar a dinâmica socioespacial das cidades.

transporte urbano, em função de sua importância para a ordenação do espaço, para as atividades desenvolvidas na cidade e para a qualidade de vida da população.

Cabe ressaltar que a pesquisa baseou-se em trabalhos realizados pelos principais órgãos responsáveis pelo planejamento urbano e de transportes em Belo Horizonte ao longo da história da cidade. O primeiro deles, a Superintendência de Desenvolvimento da Região Metropolitana de Belo Horizonte – PLAMBEL – foi criado um ano após a instituição da RMBH, em 1973, como uma autarquia estadual, e até 1996, quando foi extinto, produziu vários diagnósticos e planos caracterizados por uma perspectiva integrada do desenvolvimento de toda a região metropolitana², sendo o transporte um dos eixos principais de tais trabalhos.

O segundo é o Poder Público de Belo Horizonte, na figura da Secretaria de Política Urbana (SMURBE) e da Empresa de Transportes e Trânsito de Belo Horizonte S/A – BHTRANS – criada em 1991 como sociedade de economia mista cuja acionista majoritária é a Prefeitura de Belo Horizonte, com a finalidade de, dentre outras ações, planejar e executar a prestação de serviços públicos relativos a transporte coletivo e individual de passageiros, tráfego, trânsito e sistema viário no município³.

A abrangência espacial da pesquisa foi definida em grande parte em função do objeto dos planos de transporte abordados, uma vez que alguns deles foram desenvolvidos em um contexto metropolitano, enquanto outros restringiram-se ao município de Belo Horizonte. Sendo assim, na análise dos planos metropolitanos, foi considerado o contexto em que as ações ali propostas estavam inseridas, porém com enfoque analítico no município de Belo Horizonte.

1.1 Objetivos

O objetivo central desta pesquisa é analisar a efetividade dos planos de transporte urbano para o município de Belo Horizonte. Trata-se de uma pesquisa de caráter exploratório, baseada em revisão bibliográfica, análises documentais e entrevistas.

² MINAS GERAIS, 2018

³BELO HORIZONTE. Lei Municipal nº 5.953, de 31 de julho de 1991.

Em um nível básico, a avaliação de efetividade consiste na classificação das propostas quanto a seu *status*: se foi *realizada, não realizada ou realizada parcialmente*. Posteriormente, pode se realizar uma avaliação de conflito de soluções, ou seja, casos em que se verificou a *adoção de uma medida diferente daquela descrita no plano original*⁴.

Ao longo da pesquisa proposta faz-se necessário responder algumas questões: *Por que os planos não são integralmente efetivados?* O arcabouço político / institucional é insuficiente? Faltam mecanismos de controle e implementação de planos e propostas?

Ao final da pesquisa, é necessário responder: *Qual é, historicamente, o nível de efetividade das instâncias e instrumentos de planejamento de transporte e trânsito em Belo Horizonte, e como seria possível ampliar a efetividade dos planos, tendo em vista mecanismos vigentes?*

1.2 Estrutura da Dissertação

A dissertação é composta por cinco capítulos, sendo o primeiro a introdução. O segundo capítulo apresenta aspectos metodológicos da pesquisa; o terceiro capítulo é dedicado à revisão bibliográfica, apresentando um histórico do planejamento urbano em Belo Horizonte, os esforços de planejamento para a cidade e o estado da arte da pesquisa sobre o assunto, bem como uma revisão a respeito do conceito de efetividade para planos urbanos.

O quarto capítulo abrange a análise documental dos planos selecionados como mais relevantes para os objetivos desta pesquisa, incluindo uma apresentação textual dos documentos e a intervenções neles contidas. Esse capítulo é amparado pelas entrevistas aos técnicos e gestores que participaram dos planos avaliados.

O quinto capítulo consiste em uma avaliação dos fatores que contribuem para efetividade dos planos, à luz da análise do discurso dos entrevistados. A partir de todos os dados levantados, serão inferidos possíveis motivos para a não-concretização das propostas, e serão elencadas possibilidades para ampliação do nível de efetividade dos planos.

⁴Não faltam na Região Metropolitana de Belo Horizonte exemplos de intervenções ou obras infraestruturais realizadas sem que estivessem especificadas em um plano previamente realizado. Em tempos recentes, podemos citar os projetos do BRT Antônio Carlos/Pedro I e os diversos viadutos acessórios à obra, nenhum dos quais figuravam no Plano Diretor vigente à época de sua proposição, contradizendo diversos preceitos existentes no mesmo.

A avaliação crítica dos produtos da pesquisa, balizada pelas entrevistas realizadas, demonstra padrões de comportamento, vieses e parcialidades do planejamento de transporte urbano belo-horizontino nas últimas décadas, o que permitirá inferir fatores que influem na não-concretização de propostas, consistindo em uma contribuição técnico-científica relevante.

As transcrições integrais das entrevistas, que serão anexas ao texto, consistirão em recurso bibliográfico valioso e *sui generis* a respeito da memória do planejamento de transporte urbano em Belo Horizonte, possibilitando uma avaliação introspectiva através da lente do planejador.

Por fim, essa investigação acerca da não-concretização das propostas (e a inferência de fatores que acarretam essa não-concretização) pode elucidar soluções que ampliem a eficácia de esforços futuros de planejamento para o município, podendo confluir para a sugestão de mecanismos de *controle de execução e implantação* de propostas estabelecidas em planos.

2. CAPÍTULO II: METODOLOGIA

Este trabalho é uma pesquisa de caráter exploratório. A literatura teórica assim classifica os estudos que objetivam descobrir ideias e intuições, buscando maior familiaridade e compreensão a respeito do fenômeno pesquisado. Pesquisas exploratórias têm como principal finalidade desenvolver, esclarecer e modificar conceitos e ideias, visando a formulação de problemas mais precisos ou hipóteses pesquisáveis para estudos posteriores. (SELLTIZ *et al.*, 1965 ; GIL, 2008).

Essa modalidade de estudo, também denominados “estudos formuladores”, normalmente envolvem levantamentos bibliográficos e documentais, entrevistas não padronizadas e estudos de caso. Não é usual, nesse tipo de pesquisa, o emprego de técnicas quantitativas de coleta de dados. Pesquisas exploratórias são desenvolvidas com o objetivo de proporcionar visão geral, de tipo aproximativo, acerca de determinado fato. Este tipo de pesquisa é realizado especialmente quando “o tema escolhido é pouco explorado e torna-se difícil sobre ele formular hipóteses precisas e operacionalizáveis” (GIL, 2008, p.27).

A presente dissertação utilizou-se de duas formas principais de aquisição de dados: (1) análise de documentos de planejamento selecionados (pesquisa documental) e (2) entrevistas não-estruturadas, realizadas com especialistas em planejamento de transporte e trânsito, que fizeram parte do corpo técnico responsável pela elaboração dos documentos avaliados. Esses procedimentos metodológicos serão detalhados a seguir.

2.1 Pesquisa documental

A pesquisa documental consiste no levantamento de dados contidos em livros, jornais, papéis oficiais, registros estatísticos, mapas, fotos, gravações de áudio e vídeos ou em documentos secundários, ou seja, aqueles que contêm dados previamente analisados, como relatórios de pesquisa, documentos empresariais, tabelas estatísticas, entre outros (RICHARDSON, 1999).

Essa modalidade diferencia-se da pesquisa bibliográfica devido ao fato de utilizar materiais que não receberam qualquer tratamento analítico (ou mesmo materiais adaptados e elaborados de acordo com os objetivos da pesquisa) ao invés de valer-se da análise de contribuições

publicadas por diversos autores sobre determinado assunto (GIL, 2008, p.51).

De acordo com Richardson (1999), a análise documental permite apreender as circunstâncias sociais, políticas e econômicas relacionadas com o período em que o material estudado foi criado. Esse método, aliado a ferramentas contextuais como a análise de conteúdo, vai além das informações explicitadas no texto, possibilitando a compreensão de significados implícitos.

Gil (2008) apresenta algumas vantagens do uso de fontes documentais na aquisição de dados:

(1) Possibilita o conhecimento do passado (uma vez que são utilizados dados e documentos produzidos no período que se pretende estudar, ao invés de analisar fontes que analisam e respondem àquelas informações em um momento futuro);

(2) Possibilita a investigação dos processos de mudança social e cultural - as fontes documentais são propícias à detecção de alterações na população, na estrutura social, nas atitudes, valores sociais, relações políticas, etc.;

(3) Permite a obtenção de dados com menor custo - ao contrário das pesquisas experimentais e dos levantamentos, que costumam ser procedimentos dispendiosos, as pesquisas elaboradas a partir de dados preexistentes requerem uma quantidade menor de recursos humanos, materiais e financeiros. No caso da presente pesquisa, os dados investigados são oriundos de processos elaborados pelo poder público, direta ou indiretamente, não incorrendo custos na aquisição de seus dados;

(4) Favorece a obtenção de dados sem o constrangimento dos sujeitos, reconhecendo a dificuldade de obtenção de dados relacionados à intimidade das pessoas e organizações. Em uma pesquisa comportamental, um indivíduo poderia negar-se a responder sobre assuntos cuja resposta possa ser entendida como manifestação de comportamento anti-social ou que respondem de maneira inadequada. Para a presente pesquisa, viéses advindos de relações e posicionamentos políticos passam primeiramente sob o crivo do registro documental (p.153-154)

Análise Textual

Foi realizada uma avaliação de alguns dos principais estudos, diagnósticos, planos e projetos

produzidos pelos diversos órgãos de planejamento urbano municipais e metropolitanos por meio de arquivos disponibilizados em meio impresso e meio digital⁵. Esses planos foram selecionados devido à sua abrangência espacial e escopo de atuação, período histórico em que foram desenvolvidos e disponibilidade de dados públicos.

Alguns desses documentos são planos específicos de transporte e trânsito, enquanto outros são documentos de escopo mais amplo, que encerram não apenas propostas de intervenções e políticas relacionadas ao transporte e trânsito como a outras temáticas (caso dos planos diretores municipais). As propostas relativas a transporte e trânsito constantes desses documentos foram isoladas, organizadas e classificadas de acordo com sua natureza⁶ e com seu nível de efetivação - se implantada, não implantada ou parcialmente implantada.

Em um nível básico, a avaliação de efetividade consiste na classificação das propostas quanto a seu status: se foi realizada, não realizada ou realizada parcialmente. É também necessário realizar uma avaliação de “conflito de soluções”, ou seja, casos em que se verificou a adoção de uma medida diferente daquela descrita no plano original, que substitui (satisfatoriamente ou não) a medida originalmente proposta, ou a inviabiliza⁷.

Essas propostas organizadas e classificadas compuseram uma linha do tempo, realizada de modo a possibilitar uma visualização temporal das intervenções sugeridas por cada plano.

Documentos selecionados

Planos legados

1. Plano Metropolitano de Transportes (elaborado pelo PLAMBEL, 1974)

Um trabalho pioneiro e abrangente, baseado em estratégias de longo prazo em detrimento de soluções imediatistas. Apresenta diversas características inovadoras, especialmente quanto à

⁵O presente trabalho não pretende realizar uma completa e exaustiva revisão de todos os grandes planos e documentos de planejamento realizados para Região Metropolitana de Belo Horizonte ao longo das décadas; trabalhos como o de TONUCCI FILHO (2012) cumprem esse papel satisfatoriamente.

⁶Essas propostas podem ser obras de Infraestrutura (subcategorias: vias, pontes, trincheiras, duplicações...), intervenções na circulação, adoção de medidas administrativas, alterações operacionais, reformas legislativas, etc.

⁷

promoção do transporte público e restrição do uso de veículos particulares (GOUVÊA, 2003).

2. Modelo Integrado de Transporte Metropolitano – MOMTI (elaborado pelo PLAMBEL, 1975)

Apresenta uma enorme abrangência de análise, um exemplo clássico do chamado “planejamento compreensivo” tecnocrático, em voga na década de 1970. O plano compreende, entre outros produtos, o Programa de Desenvolvimento do Sistema de Transportes Metropolitanos e o Modelo Integrado de Transporte Metropolitano, elaborado como desdobramento do Plano de desenvolvimento integrado econômico e social da Região Metropolitana de Belo Horizonte (PDIES)

Tonucci Filho (2012) afirma que o MOMTI consistia em “...uma concepção multi-modal do sistema de transporte, incluindo sistemas de transporte de massa, de trens de subúrbio, de transporte rodoviário, de transporte de carga etc., assim como uma estratégia de implantação dos mesmos a curto, médio e longo prazo.” (p,47).

Diversos convênios com órgãos Federais e mesmo estrangeiros viabilizaram parte das propostas do MOMTI, entre eles implantação da Via Urbana Leste-Oeste, da Av. Cristiano Machado, da Via Norte, do projeto PACE na área central e do PACOTT na Av. Amazonas.

Planos vigentes

3. Plano Diretor e Lei de Parcelamento, Ocupação e Uso do Solo (Elaborado pela SMPL/PBH, 1996 / alterado por SMAPU/PBH, 2011)

O Plano Diretor elaborado na década de 1990, bem como suas alterações posteriores, representam o “instrumento básico da política de desenvolvimento urbano”, conforme definição do governo municipal. Respaldação pela Lei de Parcelamento, Ocupação e Uso do Solo, o Plano Diretor contém as diretrizes maiores para o delineamento de ações e políticas no território urbano. Trata-se de um documento obrigatório previsto na Constituição Federal, o que confere um status especial de importância, legal e institucionalmente.

Em Belo Horizonte, as alterações propostas ao Plano Diretor são discutidas em fórum popular

na Conferência Municipal de Políticas Urbanas, realizada a cada quatro anos, no primeiro ano do mandato do prefeito.

4. Programa de Estrutura Viária de Belo Horizonte -VIURBS

Esse documento, considerado o instrumento mais importante na definição de projetos viários prioritários, foi elaborado em 2007 e encontra-se incorporado ao Plano Diretor do município. Trata-se de um conjunto de quase 200 intervenções detalhadas, com projetos básicos de engenharia e orçamento estipulado, que interferem inclusive no uso e ocupação do solo urbano.

Dentre esses documentos, escolheu-se maior aprofundamento a respeito do Programa de Estrutura Viária de Belo Horizonte –VIURBS – devido ao seu caráter abrangente e tecnicista, e também devido ao fato de este plano estar em vigor, originando inúmeras implicações na ocupação, uso do solo e regulação urbana da cidade.

2.2 Entrevistas

Foram conduzidas entrevistas com técnicos e gestores de organismos responsáveis pelo planejamento urbano de Belo Horizonte e da RMBH – a saber, do PLAMBEL, METROBEL, BHTRANS e PBH – que participaram da confecção dos documentos de planejamento analisados.

Os entrevistados foram selecionados de acordo com sua atuação na coordenação e/ou na realização das atividades dos planos estudados, tendo o universo da pesquisa sido construído de modo a contemplar os diversos momentos históricos nos quais os documentos foram elaborados, bem como as diferentes escalas de ação e tomada de decisões. Uma síntese da atuação profissional dos técnicos e gestores entrevistados é apresentada no Quadro 1 a seguir. O objetivo dessas entrevistas é permitir a compreensão da situação histórica, econômica e política do contexto em que os documentos foram redigidos.

Tabela 1. Relação dos entrevistados e de sua atuação profissional no planejamento urbano e de transportes de Belo Horizonte e de sua Região Metropolitana

Entrevistado	Órgão(s) de que participa/participou	Plano(s), programa(s) e projeto(s) de que participou
E1. Osias Baptista Neto	FJP/PLAMBEL METROBEL DER BHTRANS Consultorias privadas	PLAMBEL/MOMTI EME PACE PROBUS PACOTTs Pesquisas OD METROPLAN VIURBS (Consultor)
E2. Zenilton Gonçalves do Patrocínio	FJP/PLAMBEL TRANSMETRO METROBEL Consultorias privadas	PLAMBEL/MOMTI EME PROBUS PACE PCCS PACOTTs SISTAR
E3. Jorge Fernando Vilela	FJP/PLAMBEL METROBEL PBH	PLAMBEL/MOMTI EME PACOTTs PACE
E4. Marcos Fontoura de Oliveira	METROBEL BHTRANS	PLANMOB
E5. Lucas Milani Santiago	PBH	VIURBS Revisão do Plano Diretor

As entrevistas figuram neste trabalho como procedimento central de coleta de dados, somando-se aos dados bibliográficos e à análise textual. O registro dessas experiências auxilia a compreensão de possíveis motivos de não-concretização dos planos, possibilitando uma apreciação analítica dos documentos analisados através da ótica do planejador.

Estruturação das entrevistas

Essas entrevistas são do tipo não-estruturadas, organizadas por pautas. Nesse tipo de entrevista, o entrevistador se orienta por uma série de pontos de interesse que serão explorados no decorrer da entrevista. Durante a condução do diálogo, o pesquisador pode explorar as pautas livremente, realizando as perguntas que julgar necessárias, com a profundidade desejada e na ordem mais conveniente.

As pautas não são perguntas que pressupõem respostas delimitadas e estanques, como é o caso em questionários e *surveys*; cada pauta é um tópico chave, que convida o entrevistado a

elaborar sua fala livremente, com suas próprias palavras e com tempo para reflexão, o que propicia um registro rico em detalhes (MARCONI & LAKATOS, 2007). Outra vantagem dessa modalidade de entrevista é o fato de que o entrevistador pode obter esclarecimentos e adendos à resposta do entrevistado, mediante questionamentos e desdobramentos específicos.

George Gaskell postula que a entrevista qualitativa pode assumir duas formas de contribuição para uma pesquisa científica: fornecer uma descrição detalhada de um meio social específico (ou seja, constituindo um fim em si mesma) ou funcionar como base para a construção de um referencial para a pesquisa, fornecendo dados para *testar expectativas e hipóteses* (GASKELL, 2000, p.65). Esta segunda forma aplica-se à presente dissertação, uma vez que a perspectiva dos entrevistados - indivíduos que não apenas presenciaram um determinado momento político, como também participaram da construção dos planos estudados - consiste em uma fonte *sui generis* para a compreensão e elucidação dos motivos para a baixa efetividade dos mesmos, podendo confirmar ou refutar hipóteses estabelecidas pelo pesquisador, ou mesmo contribuir *hipóteses novas, para além do conhecimento do entrevistador*.

A escolha dessa forma de aquisição de dados para a presente pesquisa - as despeito de tratar-se de uma ferramenta menos utilizada em trabalhos de pós-graduação em escolas de Engenharia - deve-se ao fato de que grande parte do conteúdo que esta pesquisa pretende levantar jamais foi registrada textualmente, seja em relatórios técnicos ou em artigos científicos. No processo de elaboração dos planos por parte dos órgãos governamentais, registraram-se os resultados dos diagnósticos e as propostas dos planos, mas os subtextos e os contextos por trás dos mesmos não fazem parte desses registros.

Em anos recentes, diversos trabalhos vêm valendo-se de métodos qualitativos para aquisição e análise de dados a respeito de planejamento urbano e planejamento de transporte. Baptista Neto (2012) adotou métodos de pesquisa observacional em sua avaliação comparativa de trechos de ruas da área central de Belo Horizonte, possibilitando uma ponderação da vitalidade urbana baseada em critérios estabelecidos pela literatura, bem como a inferência de fatores que interferem na qualidade de fruição do espaço urbano. Amaral (2015) articula análises quantitativas e qualitativas em uma estrutura dialética, procurando abrir possibilidades de leituras múltiplas sobre os fenômenos que possibilitam ou restringem a mobilidade urbana na cidade. Essas abordagens evidenciam o papel fundamental de métodos

qualitativos como suporte a pesquisas relacionadas ao urbano, tema essencialmente complexo e multifacetado.

Pautas para entrevistas

I - Contexto pessoal

- a) Qual foi seu papel na elaboração desse plano (Possíveis desdobramentos: “Você era parte da equipe técnica” ;“Você participava da organização” “Você participava do suporte/operação do órgão à época da elaboração do plano)
- b) Como você descreveria a sua experiência profissional prévia, anteriormente aos trabalhos naquele plano?

II - Razões para a realização do plano

- a) Como você descreveria o momento em que foi tomada a decisão de realizar esse plano? (Possíveis desdobramentos: “Você participou da idealização do plano?” ;“Você reconhece o(s) ator(es) responsável(veis) pela idealização do plano?”)
- b) Esse plano foi desdobramento de outro, ou mesmo continuação de outro plano?

III - Contexto de elaboração do plano

- a) Como você se sentia, como técnico, durante a execução do plano? (Possíveis desdobramentos “Haviam pressões políticas ou administrativas durante os trabalhos de execução do plano?”; “Houveram interferências externas durante o processo?”)
- b) Como foi organizada a equipe e a dinâmica de elaboração do plano? (Possíveis desdobramentos “As decisões foram tomadas verticalmente? Havia construção de propostas dentro da equipe? Havia um direcionamento técnico? Como era a composição da equipe, de acordo com formação dos técnicos? Havia participação social na elaboração das propostas do plano?”)

IV- Exequibilidade e Efetivação

a) Como você descreveria a efetivação do plano em questão? (pouco efetivado, muito efetivado, ignorado, engavetado). Por que você acredita que isso aconteceu?

b) Você acreditava, durante os trabalhos no plano, que existiam perspectivas de executar suas propostas?

V - Repercussão e Desdobramentos

a) Como você se sente hoje, após diversos anos, a respeito do legado daquele plano para a cidade? (Possíveis desdobramentos: “Você considera que algo muito importante, que poderia ter alterado radicalmente a realidade da cidade, foi ‘engavetado’ com o plano?”; Você considera que algo imprescindível para a cidade, que hoje existe, veio diretamente desse plano?”

b) Você observou alguma influência da mudança de gestão (ocorrida após a demanda do plano) na efetividade do mesmo?

Processamento

As entrevistas foram registradas em áudio digital, sendo posteriormente transcritas. Após a transcrição, o texto foi submetido ao processamento, ou análise de conteúdo. Essa fase consiste na categorização e dos dados textuais, submetendo-os a análises estatísticas (frequência, semântica, sintaxe e associações), de modo a produzir inferências em um contexto social específico. Bauer (2000) e Kelle (2000) providenciaram suporte teórico-metodológico para estas análises, desde a preparação da amostragem à apreciação crítica dos dados.

Para auxiliar nesse tratamento, empregou-se um pacote de CAQDAS (*computer assisted qualitative data analysis software* ou *software* de apoio a análise de dados qualitativos), amplamente utilizados nas pesquisas qualitativas desde a década de 1980, notadamente na Europa e Estados Unidos.

Aplicativos do tipo CAQDAS apresentam funcionalidades para uma abordagem qualitativa de dados. Estes softwares possuem funcionalidades que oferecem suporte à indexação,

classificação e a busca de dados, recursos que auxiliam e tornam mais rápido o processo de codificação e categorização, além de possibilitar consultas sofisticadas a resultados, que facilitam o trabalho do pesquisador no processo de construção e testes de teorias ou hipóteses (KELLE, 2000).

Para esta dissertação, o *software* selecionado foi o *Quirkos*, desenvolvido por pesquisadores da Universidade de Osaka, Japão. Este pacote foi empregado especificamente devido ao suporte à língua Portuguesa, à capacidade de realizar análises de correspondência entre termos e à possibilidade de integração com o pacote estatístico R.

3 CAPÍTULO III: PLANEJAMENTO, PLANOS E EFETIVIDADE

3.1 Histórico do planejamento de Belo Horizonte

3.1.1 Visão geral do planejamento de Belo Horizonte, da Fundação à Constituição Federal de 1988

Belo Horizonte é planejada desde antes do início das obras de sua construção. A cidade foi produto de um longo processo de planificação técnica, protagonizado pelo governo do Estado, na figura da *Comissão d' Estudo das localidades indicadas para a Nova Capital*, instituída em 1893 e capitaneada pelo engenheiro Aarão Leal de Carvalho Reis. Esse processo objetivava selecionar uma área onde seria erguida uma nova capital, que substituiria a cidade de Ouro Preto como centro político estadual, ainda na primeira década da República.

O projeto da nova capital de Minas Gerais foi concebido e consolidado em função de um projeto político. Como tratado por Paula & Monte-Mór, Belo Horizonte compôs uma operação necessária à consolidação da República no Estado brasileiro, pois a “mudança de capital de Minas Gerais foi um dos eventos centrais da instauração da ideologia republicana entre nós” (PAULA & MONTE-MÓR, 2001, p. 30).

A *Comissão d' Estudo das localidades indicadas para a Nova Capital* realizou estudos iniciais, segundo a determinação do então Presidente do Estado, Afonso Pena. Uma equipe composta por cinco engenheiros e um médico higienista desenvolveu análises técnicas sobre cinco potenciais localidades, subseqüentemente reunidas em um extenso relatório, tendo o engenheiro Reis acrescentado sua análise comparativa e conclusões a respeito do melhor sítio para a instalação da futura capital do Estado. Foi apontada como vencedora a área denominada Várzea do Marçal, hoje pertencente ao município de São João del-Rei:

“D'esta exposição resumida dos condições geographicas e topográphicas que offerecem as cinco localidades estudadas, é força concluir que, sob este ponto de vista - restricto, é certo, mas bem importante, - sómente a VARZEA DO MARÇAL, BELLO HORISONTE e JUIZ DE FÓRA podem comportar a agglomeração, em boas condições technicas e higienicas, de uma importante população de 150 a 200.000 habilantes, ou mais, não comportando PARAÚNA, em egualdade de condições, mais de 90.000 e BARBACENA mais de 50.000 habitantes.

D'entre as trez primeiras, é incontestável que a VARZEA DO MARÇAL deve ocupar o primeiro lugar, seguindo-se-lhe BELLO-HORISONTE, e, depois, JUIZ DE FÓRA.” (REIS *et al*, 1893, p.25).

Em Dezembro de 1893, após extensas discussões parlamentares e obscuros processos políticos⁸, o Congresso Mineiro contraria as recomendações técnicas da Comissão, e aprova a Lei n.º 3, designando o arraial de Belo Horizonte como o local onde seria construída a chamada *Cidade de Minas*, na qual, no prazo máximo de quatro anos, deveria estar instalada a capital do estado (RESENDE, 1974).

Dessa forma, apesar (ou *a despeito*) do extenso trabalho técnico de levantamento dos fatores favoráveis e desfavoráveis de cada sítio estudado e a eventual tomada de decisão a respeito da localização da nova capital do Estado, processos políticos terminaram por decidir a localização da futura cidade.

A Comissão Construtora da Nova Capital (CNCC), instituída por Decreto promulgado pelo governo do Estado de Minas Gerais em Fevereiro de 1894, foi também chefiada por Aarão Reis. Seu projeto positivista e cartesiano, revolucionário e funcional à primeira vista, encerrava um caráter excludente e elitista, atendendo à necessidade da manutenção dos privilégios das elites à custa da destruição histórica do arraial e sua gente, seus marcos e registros. Como mostrado por Aguiar (2006), no processo de planificação foi escolhida uma localidade em que fosse possível realizar *tábula rasa* das ocupações preexistentes, e começar do zero a construção da nova cidade.

“(…) a CCNC demarcou uma área com cerca de 51km² para a construção da nova cidade. Esta área abrangia um povoado, o arraial de Belo Horizonte, antigo Curral d'El-Rei, existente há pelo menos 150 anos. A maior parte dessas terras estava ocupada por cerca de 430 propriedades e posses, que foram desapropriadas em troca de indenizações em dinheiro e de terrenos na nova cidade. Assim(…), o governo pode efetivamente controlar as terras na nova capital. (...) A população do arraial, aproximadamente 4.000 pessoas, teve de abandonar suas casas e buscou, então, acomodar-se nas vizinhanças, conforme registrou, à época, o pároco do arraial, padre Francisco Martins Dias. Sem recursos financeiros, a maior parte desses antigos moradores do lugar não teve como, mais tarde, se estabelecer na nova cidade” (AGUIAR, 2006, p. 82-83).

⁸Um jornal da época, descrevendo sessão do Congresso em que se tentava aprovar uma emenda de autoria do senador Pedro Drumond, (“Emenda ao art. 1.º: Em vez de Várzea do Marçal, leia-se Bello Horizonte”), o deputado Duarte da Fonseca tomava a tribuna e denunciava um esquema de especulação imobiliária do Banco Regional de Minas, que supostamente viria a se aproveitar (A Folha, Barbacena, 7 Dez. 1893, p. 1).

A nova capital é inaugurada – simbolicamente, pois as obras estavam majoritariamente inacabadas – antes do prazo estipulado. Porém, poucas décadas depois de sua inauguração, a nova cidade fundamentada nos preceitos do urbanismo tecnicista do final do século XIX encontrava-se em situação de ocupação radicalmente diferente daquela preconizada pelo plano inicial.

A estratégia de zoneamento da cidade (com regras restritas de ocupação e concentração do provimento de serviços públicos na zona urbana, na região central da cidade), logo mostrou seu fracasso. Dinâmicas imobiliárias restringiram o acesso nas áreas centrais, de ocupação preferencial, enquanto áreas periféricas tornavam-se densamente ocupadas, uma vez que apresentavam menor preço.

Problemas como falta de abastecimento de água e ineficiência do esgotamento sanitário, com poluição dos rios, fizeram-se sentir logo no início da ocupação, agravadas por esta situação de ocupação inversa ao que havia sido planejado, pois as zonas suburbanas passaram a ser aquelas mais densamente ocupadas, porém com menor oferta de serviços (FJP, 1997; COPASA, FJP, IEPHA, 1996).

Surgiram também favelas na zona urbana e em seu entorno, uma vez que os trabalhadores buscavam se instalar principalmente em áreas próximas ao Centro, pois nas periferias o atendimento por serviços de transporte era muito deficiente. Segundo Heloisa Costa (1994), na primeira década do século XX “aproximadamente uma em cada quatro habitações era precária, havendo várias referências a favelas surgidas desde os primeiros anos de ocupação (...). Já em 1902, havia cerca de 2.000 pessoas vivendo em favelas no interior da zona urbana” (COSTA, 1994, p. 53-4).

Tais processos deram origem à conhecida contraposição entre o Plano da CCNC e a real ocupação da cidade. Como afirma Monte-Mór (1994), esta situação foi comum em várias cidades planejadas do Brasil:

“Pretendia-se implantar a cidade a partir do centro em direção à periferia, do espaço central ordenado, moderno e dominante, para os espaços periféricos, dominados, do urbano para o sub-urbano. Mas foi a população trabalhadora, excluída do espaço central da cidade, do poder, da cidadania, da ágora estendida, que de fato determinou a produção da cidade. E Belo Horizonte cresceu no sentido oposto, da periferia para o centro, num processo que se repetiu em inúmeras cidades planejadas no Brasil” (MONTE-MÓR, 1994, p.

15).

O crescimento demográfico que se inicia já na década de 1930 de forma intensa e sem a geração de infraestrutura necessária para atender à população que vinha trabalhar na cidade, deixou como alternativa o loteamento indiscriminado em direção aos limites da cidade, agravando os problemas habitacionais e de saneamento (COSTA, 1994). No ano de 1930, Belo Horizonte tinha uma população estimada em pouco mais de 50.000 habitantes; em seu quadragésimo aniversário, a capital registrava uma população superior à máxima projetada pelo plano de Aarão Reis, de 200.000. Em 1970, já somavam-se mais de 700.000 habitantes. Com apenas 34 anos, Belo Horizonte ocupava mais de trinta milhões de metros quadrados além do previsto em seu plano original.

Diante desse quadro, o poder público viu-se induzido a estabelecer as primeiras medidas de planejamento posteriores ao plano original. Foi criada a Comissão Técnica Consultiva da cidade, em 1934, com a responsabilidade de estudar um plano regulador (BAHIA, 2005). Esses esforços culminaram na elaboração do “*Plano de Urbanismo de Bello Horizonte*”, elaborado sob a chefia o engenheiro Lincoln de Campos Continentino, assessor técnico da Prefeitura Municipal durante a administração do prefeito José Oswaldo de Araújo (1938-40).

Segundo Leme (1999), a proposta de Continentino se caracterizava por críticas ao Plano da CCNC e vislumbra a criação de um instrumento para a “expansão sistematizada e racional” da cidade (LEME, 1999, p. 411), definindo, dentre outros projetos, um sistema de avenidas e artérias de grande tráfego que realizassem a conexão entre o centro urbano e as zonas suburbanas, cidades circunvizinhas e estradas interestaduais.

Esse plano constituiu a primeira proposta global de revisão do plano original da CNCC. Embora não tenha sido efetivamente implantado em seu conjunto, o plano (que consistia em plantas e memorial) foi a base para quase duas décadas de intervenções – entre os anos 30 e 50 – realizadas durante as administrações de Otacílio Negrão Lima, Oswaldo Araújo e Juscelino Kubitschek. Entre essas intervenções, destaca-se o prolongamento das avenidas Amazonas e Afonso Pena; abertura das grandes avenidas sanitárias (Pedro I, Antônio Carlos, Pedro II, Silviano Brandão, Tereza Cristina e Francisco Sá), a canalização do ribeirão Arrudas em toda zona urbana, além da urbanização da Cidade Jardim e da Pampulha (PAULA & MONTE-MÓR, 2000).

“Trata-se da mais importante e ampla intervenção urbana em Belo Horizonte depois de sua construção, marcando um novo tempo de planejamento depois de longa dominância do *laissez-faire* que havia produzido um tal quadro de precariedade urbana nas áreas externas à avenida do Contorno, que se impunha à volta do plano”. (*op. cit.*, p.32).

Contudo, apesar de ter tido várias de suas proposições implementadas, o projeto de Continentino, enquanto “plano global” de expansão racional de Belo Horizonte, não foi concretizado integralmente, dando lugar, por outro lado, a “projetos localizados de iniciativa do governo do estado ou da prefeitura” que “consolidaram o processo de expansão da cidade, nos anos 40/50” (GOMES & LIMA, 1999, p. 127). Os autores destacam, entre tais projetos localizados, a construção de bairros de elite (Pampulha e Cidade Jardim), da Cidade Industrial, da Cidade Universitária (atual campus da UFMG) e vários projetos habitacionais.

É importante mencionar que os anos de 1930 representaram uma inflexão na história do planejamento de Belo Horizonte também devido ao surgimento de novos centros de formação de profissionais que viriam a atuar nesta área e de novos fóruns de debate e elaboração de propostas para a cidade: no início da década, foi criada a Sociedade Mineira de Engenheiros – SME – e a Escola de Arquitetura (GOMES & LIMA, 1999).

A partir da década de 1950, uma mudança importante deve ser situada no processo de sanar os “problemas urbanos” advindos da ocupação desordenada e do crescimento não-planejado da cidade. O prefeito René Américo Giannetti propõe à Câmara Municipal a criação de um Serviço do Plano Diretor, na primeira tentativa de estabelecer uma ação contínua de planejamento, que seria em três etapas: a primeira para uma população de 600.000 habitantes, a segunda para 1.000.000 e a terceira para 2.000.000 (*Op. Cit.*, p. 134).

Este serviço não conseguiu cumprir o seu intento, mas foi através dele que, alguns anos depois, em 1958, o padre Louis-Joseph Lebet, inspirador do Movimento Economia e Humanismo, criado na França entre 1941 e 1942, foi convidado a vir à cidade, sendo encomendado à Sociedade para a Análise Gráfica e Mecanográfica Aplicada aos Complexos Sociais – SAGMACS, por ele criada em São Paulo, em 1947, uma pesquisa sobre a estrutura urbana de Belo Horizonte. Essa pesquisa permitiu um maior conhecimento dos problemas da cidade, trazendo uma proposta de mudança radical na maneira de encaminhar a resolução dos problemas urbanos de Belo Horizonte, colocando-os em um patamar de equacionamento em que a cidade e sua região passam a ser vistas como instâncias indissociáveis (GOMES & LIMA, 1999, p. 134).

Assim, o primeiro Plano Diretor para a Capital foi realizado em 1958, na administração do prefeito Celso Mello Azevedo, que contratou a Sociedade de Análises Gráficas e Mecanográficas Aplicadas aos Complexos Sociais (SAGMACS). Esse plano pioneiro, apesar de não ter sido efetivado, contribuiu para a disseminação das práticas de planejamento compreensivo como forma de promoção do desenvolvimento urbano (TONUCCI FILHO, 2012) e “serviu de referência para a legislação urbana definida nas décadas seguintes” (GOMES & LIMA, 1999, p. 134).

Chama atenção a dimensão regional que o Plano Diretor elaborado pela SAGMACS já detinha. Segundo os autores, a dimensão metropolitana já estava, naquele momento, delineada, e assim foram abordados os problemas urbanos de Belo Horizonte, atrelados às suas inter-relações regionais.

Em 1967, foi realizado o Plano Preliminar de Desenvolvimento Integrado da Região Metropolitana de Belo Horizonte, encomendado à empresa Paulista HIDROSERVICE, concluído em 1969. Esse documento teve como mérito a realização de um diagnóstico urbano de abrangência metropolitana, pré-datando a institucionalização da Região Metropolitana oficial (que se constituiria na próxima década) e recomendando a implantação de “(...) um sistema estadual de planejamento centrado em um órgão público que deveria ser o responsável técnico, político e administrativo pelo planejamento metropolitano” (TONUCCI FILHO, 2012).

Esses esforços culminaram com a constituição do Grupo Executivo do Plano Metropolitano de Belo Horizonte (PLAMBEL), que consolidou-se como órgão de planejamento metropolitano, sendo responsável por diversos documentos de planejamento, como o Esquema Metropolitano de Estruturas (EME), o Plano de Ocupação do Solo da Aglomeração Metropolitana (POS), o Plano de Classificação Viária da Aglomeração Metropolitana, o Plano Metropolitano de Transportes e o Plano Metropolitano de Drenagem Urbana.

Durante o governo militar (1964 a 1985), o caráter autoritário e tecnocrático das escalas de planejamento público tornaram possíveis experiências bem-sucedidas no campo dos transportes em órgãos como o PLAMBEL. A respeito da atuação desse organismo, Tonucci Filho (2012) aponta:

“(...) o PLAMBEL ocupou uma posição central e de grande prestígio junto ao Governo do Estado. Todavia, as indefinições político-institucionais e a ausência de instrumentos que assegurassem capacidade financeira às regiões metropolitanas alimentavam conflitos entre o órgão metropolitano, as prefeituras e os agentes setoriais, impedindo a implementação de muitas das propostas constantes dos planos. Somente os programas e projetos de transporte tiveram maior êxito na sua implementação, devido à garantia dos recursos federais através do convênio EBTU/CNPU” (TONUCCI FILHO, 2012, p.119).

No Capítulo 3, serão abordados alguns dos principais planos elaborados pelo PLAMBEL, especialmente o MOMTI, documentos legados selecionados para a análise histórica da efetividade do planejamento de transportes de Belo Horizonte.

3.1.2 Reforma Urbana e Transportes na Constituição de 1988

Entre o fim da década de 1970 e o início da década de 1980, mediante o cenário econômico desfavorável e o enfraquecimento político do governo militar, os movimentos sociais se fortalecem. Ocorre a criação, reestruturação e consolidação de entidades sindicais e populares como sindicatos de base operária, grupos de representação estudantil e organizações de profissionais liberais, acadêmicos e intelectuais.

No Brasil, predominantemente urbano, os problemas das cidades tornam-se uma pauta importante e urgente, dando origem a grandes greves, mobilizações e protestos. O déficit habitacional, a pequena oferta de trabalho e o precário estado dos sistemas de transporte público, incapazes de atender à crescente periferia, traduzem-se em protestos nos bairros e atingem a forma cabal das invasões de terras urbanas. (COTA, 2010).

Sérgio de Azevedo e Antonio Prates (1991) discutem os movimentos sociais urbanos brasileiros na década de 1970, especialmente no que tange às relações entre populações periféricas e o Estado no chamado planejamento participativo. Segundo os autores, houve duas formas de associativismo nesse período histórico: Os movimentos sociais, que enfrentavam a “crise de legitimidade” do sistema institucional de representação política, e os movimentos reivindicativos, que exerciam “pressões adaptativas” sobre o sistema político, mas não visavam o questionamento de suas bases de legitimidade.

Em janeiro de 1985, o presidente eleito Tancredo Neves realiza um discurso na Câmara dos Deputados, convocando todo o país ao “debate constitucional, a fim de que se chegasse a um

consenso em relação à futura Carta”. Começava, assim, a agenda institucional da transição, que compreendia uma etapa de ampliação do debate constitucional por toda a sociedade, de modo que fossem discutidos, nas palavras de Tancredo, “os grandes problemas nacionais e os legítimos interesses de cada grupo social” (NOGUEIRA, 2002, p.3).

No mesmo mês, um conjunto de entidades populares propôs, no Rio de Janeiro, o *Movimento Nacional pela Constituinte*. Concomitantemente, em São Paulo, estruturava-se um *Plenário Popular*. Essas iniciativas foram replicadas e multiplicadas por todo o país, culminando na organização, em Setembro do mesmo ano, do *Plenário Pró-Participação Popular na Constituinte*, que participaria ativamente dos trabalhos da Assembleia (NOGUEIRA, 2002).

Em seguida, foi aprovado o Regimento Interno da Constituinte, cujos trabalhos seriam organizados a partir de um inovador sistema de comissões e subcomissões. Estabeleceram-se 24 subcomissões, que operaram entre 7 de abril e 25 de maio de 1987, uma das quais denominada *Questão Urbana e Transporte*. Nessa etapa, a participação dos constituintes e da população foi intensa, tendo sido organizadas 182 audiências públicas, encaminhadas 11.989 propostas e apresentadas 6.417 emendas aos anteprojetos (NOGUEIRA, 2002).

Nesse cenário de mobilização e organização popular, surge a *Emenda da Reforma Urbana*, elaborada e apresentada pelo Movimento Nacional pela Reforma Urbana (MNRU) na Assembleia Nacional Constituinte. O MNRU envolveu universidades, pastorais e entidades profissionais, objetivando garantir aos cidadãos, de forma mais igualitária, o acesso à cidade. Isso se traduz no direito à moradia digna, com acesso a serviços públicos, como saneamento básico, transporte e equipamentos de uso coletivo (COSTA, 1989).

Apesar de, como afirmam Azevedo & Prates (1991), a maioria dos chamados movimentos sociais urbanos no Brasil nas décadas de 1970 e 1980 ter se restringido como movimentos reivindicatórios, as propostas do MNRU mostram como eram profundas as necessidades das populações urbanas brasileiras e como a sociedade civil organizada foi capaz de elaborar proposições que visavam o interesse social urbano de forma ampla.

São de especial importância as propostas do MNRU relativas à defesa do interesse social nas questões urbanas e as disposições a respeito de serviços de transporte público constantes da Emenda da Reforma Urbana. Costa (1989) elaborou uma tabela-resumo comparativa entre as

propostas do MNRU e a redação final da Constituição, a qual foi parcialmente reproduzida a seguir:

Tabela 2. Contraponto entre as propostas do Movimento Nacional pela Reforma Urbana e o Texto Constitucional em sua forma finalizada. Adaptado de Costa (1989) (**grifo nosso**).

PROPOSTAS DO MNRU	TEXTO CONSTITUCIONAL
Direito de propriedade condicionado ao interesse social e subordinado ao estado de necessidade	propriedade urbana cumpre sua função social quando atende ao plano diretor
Garantir a aprovação do legislativo e participação da comunidade na elaboração e implantação de plano de uso e ocupação do solo, transporte e gestão dos serviços públicos (através de audiências públicas, conselhos municipais de urbanismo, conselhos comunitários, plebiscitos ou <i>referendum</i> popular).	Obrigatoriedade de plano diretor aprovado pela Câmara Municipal para municípios com mais de 20 mil habitantes
Prestação de serviços públicos é monopólio do poder público . As tarifas de transportes não podem ultrapassar 6% do salário mínimo.	Transporte coletivo urbano de responsabilidade do município, podendo ser operado através de concessão ou permissão

Dessa forma, observam-se diversos pontos de divergência entre o acordado nas propostas do MNRU e o texto final da Constituição. A defesa do interesse social foi substituída pela obrigatoriedade de realização de um Plano Diretor municipal, entendendo-se que o atendimento ao Plano Diretor garantiria a função social da propriedade privada. A prestação de serviços de transporte público também sofreu um considerável desvio conceitual, sendo condicionada à competência municipal por meio de concessões e permissões.

Costa (1989) adverte, logo nesse primeiro momento após a promulgação da Constituição, que a pouca especificidade na conceituação de “função social” e a falta da definição de *critérios para elaboração e implementação* dos planos diretores configuram problemas. A urbanista considera as disposições insuficientes para a viabilização da Reforma Urbana, sendo necessário incorporar mecanismos que assegurem o cumprimento da função social da propriedade, através da participação dos diversos segmentos da população de alguma forma envolvidos com a questão urbana no processo de planejamento⁹. Costa ainda reconhece a

⁹Alguns desses conceitos, dispositivos e parâmetros foram melhor especificados mais de uma década depois, com a promulgação da Lei 10.257, de 10 de julho de 2001, conhecida como Estatuto das Cidades, que

baixa efetividade de alguns documentos de planejamento anteriores à Constituição, e adverte que a mera obrigatoriedade de elaboração do plano não é suficiente para que se garanta maior efetividade, defendendo a necessidade de ampla participação popular para “(...) evitar que a obrigatoriedade de elaboração do Plano Diretor o transforme em mero documento formal, como tantas vezes já ocorreu em experiências passadas” (Op Cit., p. 893).

Essas disposições acarretaram consequências importantes para o desenvolvimento de políticas urbanas no Brasil. Os Planos Diretores, anteriormente instrumentos facultativos de planificação realizados de maneira independente, com pouca ou nenhuma participação popular, seriam agora construções coletivas, obrigatórias e passíveis de aprovação do Legislativo municipal, na forma de projeto de lei; Os serviços de transporte público urbano passaram a ser responsabilidade de cada município, disposição que colateralmente impedia o planejamento e operação de serviços de âmbito metropolitano, configurando um relativo retrocesso em algumas regiões metropolitanas, como a de Belo Horizonte¹⁰. Os municípios encontram-se isolados no enfrentamento dos problemas urbanos, que extrapolam os limites municipais, tomando dimensões metropolitanas (GOUVÊA, 2005).

A municipalização do transporte coletivo tornou-se tópico de intenso debate e disputas, tanto pelo óbvios interesses econômicos envolvidos na prestação desse serviço quanto pelo considerável poder político resultante da gestão dos contratos de concessão e permissão. Na Região Metropolitana de Belo Horizonte são extintos os órgãos de planejamento, gestão e operação de serviços de transporte metropolitanos, e criadas novas instituições municipais, como a Empresa de Transporte e Trânsito de Belo Horizonte (BHTRANS) em 1991, Empresa Municipal de Transporte e Trânsito de Betim (Transbetim) e Autarquia Municipal de Trânsito e Transportes de Contagem (Transcon) em 1994. A esse respeito, Gouvêa (2005) elucida:

regulamenta o capítulo "Política Urbana" da Constituição Federal, detalhando e desenvolvendo os artigos 182 e 183. O Estatuto será discutido na próxima seção.

¹⁰É necessário relativizar esse “retrocesso”, uma vez que a operação metropolitana de serviços urbanos como o de transporte público apenas era possível, na RMBH da década de 1970, devido ao caráter autoritário e tecnocrático dos órgãos e agências de planejamento durante o regime militar, cujo processo de tomada de decisão não envolvia consultas populares e marginalizava as necessidades de municípios periféricos em detrimento das capitais. Gouvêa (2005) oferece um extensivo panorama da condição metropolitana no Brasil, em uma perspectiva histórica, institucional e legal.

“(…) devido ao fato de nem a nova Constituição Federal nem a estadual tratarem os municípios inseridos em regiões metropolitanas de maneira diferenciada, havia a necessidade de se estabelecer um quadro institucional que respeitasse, simultaneamente, o princípio municipalista e a característica metropolitana do transporte público de Belo Horizonte” (GOUVÊA, 2005, p.121).

Nesse sentido, a criação da BHTRANS estava de acordo com a Constituição de 1988, quando dita que compete ao município *"organizar e prestar, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, os serviços públicos de interesse local, incluído o de transporte coletivo, que tem caráter essencial"*. Apesar de atender plenamente ao ideário municipalista, tal dispositivo não considera a situação específica de cada municipalidade, que pode estar "metropolizada" ou não. (*op. cit.*, p.121)

Em julho de 1993, o transporte público foi municipalizado na cidade de Belo Horizonte, passando à BHTRANS¹¹ a gestão das linhas de ônibus municipais, até então sob responsabilidade da autarquia Transporte Metropolitano (TRANSMETRO), órgão estadual criado em 1987 para gerenciar o planejamento e operação de transportes para a RMBH. A municipalização foi reconhecida pelo governo estadual em setembro do mesmo ano, a partir do entendimento de que os serviços de interesse comum da Região Metropolitana seriam apenas o “transporte intermunicipal e o sistema viário de âmbito metropolitano” (MINAS GERAIS, 1990 *apud* GOUVÊA, 2005). Com a extinção da Transmetro, a administração das linhas intermunicipais metropolitanas e intramunicipais de alguns municípios foi transferida para o DER-MG.

A tendência municipalista da Constituição de 1988 acarretou uma inviabilização da formulação e implementação de políticas integradas de planejamento urbano metropolitano, que necessitam de uma escala institucional supra-municipal e infra-estadual. Segundo ROLNIK & SOMEKH (2004), a Constituição de 1988 representou um fortalecimento do papel dos municípios como gestores de políticas públicas, porém, a ampliação das competências municipais foi desproporcional em relação ao aumento de recursos que passaram a ser transferidos aos municípios. Além disso, a descentralização das políticas públicas urbanas, segundo as autoras, é dificultada pela própria extensão territorial dos

¹¹Em 1993, o transporte municipal de Belo Horizonte correspondia a 40% das linhas e 60% da demanda de passageiros (GOUVÊA, 2005, p.122).

problemas e redes de infraestrutura a serem geridos:

“Tal é o caso de quase todos os temas ligados à infra-estrutura urbana: tanto transportes como saneamento ou energia dificilmente estão circunscritos a um só município. (...) No caso das metrópoles ou aglomerações urbanas contínuas, a questão é ainda mais grave: a descentralização e o aumento da autonomia municipal acabou evidenciando claramente a não-legitimidade e representatividade dos organismos existentes de gestão metropolitana, contribuindo para esvaziá-los ainda mais, quando não para extingui-los. O tema da gestão territorial da infra-estrutura ficou assim como uma das questões em aberto” (ROLNIK & SOMEKH, 2004, p. 96).

Os planos diretores municipais, legitimados pela Constituição, configuram um instrumento de planejamento e gestão abrangente e centralizada, possibilitando o diagnóstico multidisciplinar das necessidades da cidade (COSTA & MENDONÇA, 2008). A obrigatoriedade da execução e manutenção dos planos diretores, bem como a instituição do Estatuto das Cidades, concentra o poder de decisão e planejamento no nível municipal. Essa é uma característica benéfica, porém limitadora, à medida que os problemas urbanos extrapolam os limites municipais, tomando dimensões metropolitanas (GOUVÊA, 2005).

Um outro esforço abrangente na busca por um planejamento de transporte mais adequado à condição urbana contemporânea foi o projeto Transporte Humano, elaborado pela Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP), que propunha o desenvolvimento de ações institucionais, técnicas, políticas e legais com o objetivo de “reorganizar as cidades brasileiras e seus sistemas de transporte urbano, de forma a melhorar a qualidade de vida nas cidades brasileiras” (ANTP, 1997). Esse projeto, contemporâneo à instituição do novo Código de Trânsito Brasileiro, culminou na publicação de um manual, que deveria agir como apoio para as prefeituras e órgãos de trânsito/transporte na formulação de planos e políticas. Em documentos recentes, a própria ANTP reconhece que a aplicação desses preceitos foi tímida¹².

A despeito desses esforços, o que se observa é que muito pouco vem sendo feito no sentido de planejar a cidade de modo a promover uma reestruturação *de facto* nos sistemas de transporte e trânsito nas metrópoles brasileiras, de modo a garantir melhoras sensíveis no nível de mobilidade da população. Avaliando-se a mobilidade geral de acordo com faixas de renda, é

¹²GOMIDE (2003) discute os efeitos diretos do transporte urbano sobre a pobreza, e afirma que, a despeito das referidas iniciativas, os indicadores demonstram um retrocesso nos níveis de mobilidade em anos recentes.

nítida a correlação entre baixa renda e incapacidade de deslocamento (GOMIDE, 2003). A inadequação dos sistemas existentes (e, por conseguinte, das políticas públicas que os instituem e possibilitam) é factual e sensível, e ocasiona o surgimento de uma série de estruturas, instituições, processos e fenômenos adversos.

Belo Horizonte não constitui exceção, e vem enfrentando os desafios para a promoção da mobilidade e acessibilidade do espaço urbano através de medidas e projetos com variado escopo e níveis variados de adequação a conceitos contemporâneos de promoção da mobilidade.

Os esforços e instituições legislativas e de planejamento urbano vêm há décadas moldando e limitando as possibilidades de deslocamento da população no espaço urbano; essas decisões e ações têm um caráter predominantemente centralizado, sendo percebidas pela população como um conjunto de situações quase automáticas, imutáveis, sobre as quais se tem pouca possibilidade de participação.

Há ainda um outro papel, frequentemente ignorado, supostamente desempenhado pelos sistemas de transporte urbano: o de operar como *agente estruturador* do espaço urbano¹³. Não apenas o transporte coletivo, mas também o conjunto de propostas de trânsito e transporte individual determina diversas relações entre natureza, população e espaço urbano¹⁴.

Curiosamente, em documentos recentes a Prefeitura de Belo Horizonte vem se referindo a grandes obras viárias (como o tamponamento do Ribeirão Arrudas, eufemisticamente batizado Boulevard Arrudas) como “*Intervenções viárias estruturantes*” (GUIMARÃES *et al*, 2009); porém, essas intervenções têm um caráter essencialmente rodoviarista, buscando ampliar a oferta de vias de circulação para reduzir os congestionamentos no tráfego da capital. Essa

¹³São abundantes na literatura alusões à característica estruturante dos sistemas metroferroviários; porém, outras modalidades de transporte e políticas de mobilidade podem alterar a percepção do espaço pela população e, conseqüentemente, provocar alterações físicas e da práxis da cidade. O projeto *Transport for London*, que compreende a instituição de pedágios, restrição de áreas de estacionamento, reestruturação do transporte público e o incentivo do transporte não-motorizado vem à mente como exemplo.

¹⁴Sobre a (des)estruturação do espaço através das propostas de planejamento de transportes, Jacobs (2000) resume em seu texto clássico os efeitos do incentivo ao uso do automóvel para a cidade: “*A erosão das cidades pelos automóveis é um exemplo do que é conhecido como ‘retroalimentação positiva’.* Na retroalimentação positiva, uma ação produz uma reação que por sua vez intensifica a situação que originou a primeira ação. Isso intensifica a necessidade de repetição da primeira ação, que por sua vez intensifica a reação e assim por diante, ‘ad infinitum’. É mais ou menos como adquirir um vício pelo hábito”

estratégia vem sendo, há décadas, combatida academicamente. Andres Duany, Elizabeth Plater-Zyberk e Jeff Speck, em sua controversa obra *Suburban Nation: The Rise of Sprawl and the Decline of the American Dream*, publicada em 2000, analisam esse fenômeno a fundo, atribuindo-o à chamada “demanda latente”:

Esta condição é melhor explicada pelo que os especialistas chamam “demanda latente”. Como a verdadeira restrição a dirigir é o trânsito, e não o custo, as pessoas estão sempre prontas para fazer mais viagens quando o trânsito desaparece. O número de viagens latentes é enorme – talvez 30 por cento do tráfego existente. Por causa da demanda latente, acrescentar pistas é inútil, uma vez que os motoristas já estão preparados para usá-las. (DUANY *et al*, 2000)

Dessa forma, afirmar que intervenções de alargamento de vias configuram “Intervenções Viárias Estruturantes” denota uma óbvia contradição. Essa contradição em termos pode ser interpretada como um alerta para a inadequação de propostas governamentais recentes à luz de toda a discussão contemporânea sobre mobilidade e acessibilidade.

Finalmente, quando percebemos que nenhuma destas intervenções supracitadas constava de documentos oficiais de planejamento, constata-se um sério problema de descompasso entre o planejado e o efetivado, dando margem a questionamentos quanto ao processo de tomada de decisões no município e às limitações do planejamento.

Em anos recentes, alguns autores vêm realizando trabalhos críticos a respeito dos esforços de planejamento de transporte urbano para Belo Horizonte (AMARAL, 2015; OLIVEIRA, 2014). Este último analisa a atual política pública de mobilidade urbana de Belo Horizonte, buscando avaliar os avanços, limitações e contradições nela encerrados. Para tanto, foram analisados os principais documentos públicos relativos à política de mobilidade urbana produzidos desde 1991, bem como todas as pesquisas estatais de opinião realizadas regularmente desde 1995, de modo a compreender a percepção dos usuários a respeito dos sistemas de transporte e trânsito.

Para responder seus questionamentos a respeito da garantia do acesso amplo e democrático à cidade, o pesquisador necessitou ponderar acerca da *efetividade*¹⁵ dos planos e políticas de

¹⁵“Efetividade: mede os efeitos positivos ou negativos na realidade que sofreu a intervenção, ou seja, aponta se houve mudanças socioeconômicas, ambientais ou institucionais decorrentes dos resultados obtidos pela política, plano ou programa. É o que realmente importa para efeitos de transformação social.” (BRASIL, 2012).

mobilidade, ou seja, o quanto os objetivos e metas do plano se traduzem em realidade de transformação no espaço urbano.

3.2 Planos e Efetividade

Os planos diretores ou *masterplans* consolidam-se como o principal instrumento de planejamento após a Segunda Guerra Mundial, ganhando tração junto à administração pública na década de 1960, no bojo do planejamento compreensivo. Os planos eram suportados por uma noção generalizada de que se o ambiente físico sofresse modificações, haveria por conseguinte uma melhoria das condições sociais.

GIDDINGS & HOPWOOD (2006), oferecendo uma crítica à atividade de desenvolvimento de Planos Diretores¹⁶ como técnica de promoção de melhoria urbana, argumentam que a base teórica de tais planos é antiquada e merece escrutínio acadêmico. Além disso, historicamente não haveria correlação direta entre o desenvolvimentos de planos compreensivos e a qualidade do ambiente urbano .

No Brasil, o planejamento compreensivo encontrou expressão no contexto do governo militar autoritário entre 1964 e 1985. Agências de planejamento urbano e regional (usualmente em escala estadual) realizavam planos extensos e ambiciosos, sem estruturas de participação popular e dependentes de decisões centralizadas da parte da escala superior de governo.

A redemocratização e a constituição de 1988 mudaram as bases para o planejamento territorial, fortalecendo os governos locais e apontando a necessidade de participação popular. Mesmo com a mudança da prática em direção a planos e decisões participativos, verificou-se a persistência de um descompasso entre a expressão patente de preocupação social no discurso dos órgãos de planejamento e a falta de real envolvimento popular nas decisões, que continuavam a ser tomadas verticalmente.

Dessa forma o desequilíbrio entre o planejado e o efetivado continuava presente, a despeito da mudança de paradigma. É claro o abismo entre o ente planejador e os entes operadores - usualmente, a iniciativa privada. Os planos deveriam, em tese, garantir a defesa do interesse público, mas dependem intrinsecamente da adesão dos parceiros privados para se efetivar. O

¹⁶ *Masterplanning*, no original. Esse termo abarca não apenas os grandes Planos Diretores municipais como também planos de transporte, mobilidade, saneamento e planos urbanísticos para áreas específicas das cidades.

afã em assegurar condições de atração dos parceiros privados muitas vezes acarretou a aceitação de termos desfavoráveis aos planos, especialmente fatores temporais. Prazos de adoção de medidas ou realização de obras eram estendidos de modo a garantir viabilidade econômico-financeira aos planos.

Para além de inovações na legislação e nas instituições, o contexto socioeconômico do país é um dos fatores que podem viabilizar ou se tornar obstáculo para a efetivação de políticas públicas, conforme analisam GOULART *et. al.* (2016). Segundo os autores, a crise do modelo desenvolvimentista e a crise fiscal do Estado – que gerou incapacidade de realizar investimentos públicos e coordenar o desenvolvimento regional e urbano – aliadas à ação desordenada dos governos locais em atrair investimentos, “fez emergir a demanda por governos locais empreendedores” em substituição ao papel estritamente gerenciador de provisão de infraestrutura, bens e serviços urbanos.

Baseados em Castells e Borja (1996), os autores afirmam que, nesse contexto em que o liberalismo econômico ganhou espaço, a tendência mundial era a de que “*governos locais deveriam assumir atribuições (...) de segurança, relações internacionais, empreendedorismo econômico etc. para atrair novos investimentos em um cenário de escassez de recursos e de acirramento da competição entre cidades*” (GOULART *et. al.*, 2016, p. 462).

No Brasil, essa tendência se manifestou, principalmente, na criação de estruturas administrativas municipais voltadas para o desenvolvimento econômico¹⁷. Trata-se de órgãos com baixo orçamento, com a função principal de articulação e representação junto a empreendedores privados (GOULART *et. al.*, 2016). David Harvey (1996) afirma que essa tendência se caracteriza

pela parceria público-privada tendo como objetivo político e econômico imediato (se bem que, de forma nenhuma exclusivo) muito mais o investimento e o desenvolvimento econômico através de empreendimentos pontuais e especulativos que a melhoria das condições em um âmbito específico. (HARVEY, 1996, p. 53).

Tal empresariamento da gestão pública ocorreu de forma diferenciada entre as cidades brasileiras, porém foi uma ideia amplamente propagada, com múltiplas implicações: “urbanísticas na medida em que (re)orientam e impactam as decisões relativas à produção do

¹⁷ É notável que, de sua criação em 2011 até 2017, a Secretaria Municipal de Planejamento Urbano de Belo Horizonte encontrava-se subordinada à Secretaria Municipal de Desenvolvimento Econômico.

espaço urbano, e políticas porque modelam e limitam os correspondentes processos decisórios de desenvolvimento urbano” (GOULART *et. al.*, 2016, p. 465).

Quanto aos Planos Diretores, após análise dos casos de Bauru, Piracicaba e Rio Claro, no interior paulista, GOULART *et. al.*, (2016) concluem que, apesar de muitos instrumentos urbanísticos regulatórios terem sido incorporados aos Planos Diretores dessas cidades, não houve regulamentação suficiente, pois tais instrumentos poderiam ser comprometedores para segmentos industriais, da construção civil e terciário, que têm grande influência política. Assim, “o processo decisório efetivo não só se manteve restrito aos atores institucionais (governos, partidos, burocracias das agências estatais de planejamento etc.) como foi permeável à influência de grupos econômicos e políticos” (pág. 471).

Os casos estudados por GOULART *et. al.* (2016) mostram, assim, um “bloqueio à agenda da reforma urbana” e, segundo os autores, é possível verificar como “no modelo de desenvolvimento urbano brasileiro, no qual as fronteiras entre público e privado e entre legal e ilegal são tênues” (p.471), especialmente considerando o financiamento de campanhas políticas efetuado por agentes como empreiteiras de obras públicas, concessionárias de serviços públicos e construtoras (ROLNIK, 2009¹⁸ *apud* GOULART *et. al.*, 2016).

Outro ponto importante identificado pelos autores nas cidades estudadas é o afastamento entre a *concepção e implantação* dos Planos Diretores e a gestão orçamentária, evidenciando o lugar, ou falta de lugar, deste instrumento de planejamento nas prioridades dos governos.

Eficácia e Efetividade

RODOVALHO & PASQUALETO (2012) discorrem a respeito dos conceitos de *eficácia e efetividade* no campo jurídico, aplicados ao planejamento urbano, no contexto de planos diretores. Em trabalho que analisa o Plano Diretor da cidade de Goiânia-GO, os autores afirmam:

¹⁸ ROLNIK, Raquel. Democracia no fio da navalha — limites e possibilidades para a implementação de uma agenda de reforma urbana no Brasil. *Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais*, v. 11, n. 2, p. 31-50, 2009.

A lei só tem valor se tiver aplicabilidade, ou seja, deve ser eficaz e efetiva. Efetividade é diferente de eficácia (...) a eficácia da lei é a exigência da lei após sua promulgação, seja em relação ao tempo de sua obrigatoriedade, seja em relação ao território que passa a vigorar e tem aplicação. Assim diz-se eficácia da lei no tempo para indicar o período ou momento em que passa a ser aplicada obrigatoriamente para todos os atos ou fatos por ela regulados, e eficácia no espaço para significar o local ou limite territoriais em que pode exercer a sua influência.

Efetividade por sua vez significa o que está em vigência, está sendo cumprido, ou seja, está realizando seus próprios efeitos. No Direito Administrativo opõe-se à inatividade, interinidade, qualidade da norma permanente que está sendo exercida, que surte os efeitos desejados pela regra.

O Plano Diretor é, por exigência constitucional, norma jurídica, seguem em sua elaboração e aprovação todos os ritos formais que visam dar-lhe eficácia temporal e espacial. A partir de sua promulgação passa a exercer seus efeitos dentro dos limites municipais para todos os atos e fatos por ele regulados. Neste aspecto o Plano Diretor de Goiânia analisado demonstrou sua eficácia vez que não foi revogado, porém em vários aspectos faltou-lhe efetividade. (RODOVALHO & PASQUALETTO, 2012 p. 49, grifo nosso).

GOULART *et. al.* (2016) buscam analisar a efetividade de planos diretores participativos a partir da análise comparada do caso de três cidades do interior paulista — Piracicaba, Bauru e Rio Claro —, e considerando as relações de interdependência entre as três variáveis básicas: as dimensões físico-territorial, socioeconômica e político-institucional. Segundo os autores,

Análises sobre o desenvolvimento urbano que se circunscrevem à dimensão espacial, embora possam esclarecer muito sobre os interesses fundiários e a dinâmica imobiliária, não capturam necessariamente os interesses econômicos que as determinam, desconhecem as correspondentes disputas sociais e tampouco se articulam às dinâmicas decisórias que envolvem diferentes atores e imposições institucionais (normas, leis, governos, legislativos etc.). Entendimento abrangente sobre o desenvolvimento urbano precisa necessariamente abarcar todas as dimensões mencionadas para apreender os elementos decisivos aos padrões e resultados da evolução urbana que têm se consagrado (GOULART *et. al.*, 2016, p 457).

Assim percebe-se a existência de dois agentes: o *agente planejador* - o poder público, na figura dos órgãos de planejamento - e o *agente executor*, usualmente o setor privado, na figura de empreiteiras e construtoras, que levariam a cabo as intervenções previstas no plano e o mercado imobiliário, que distribuiria sua atuação no espaço urbano de acordo com as disposições e determinações constantes no plano.

Efetividade e Accountability

Apesar da popularidade dos grandes planos entre os órgãos de administração regionais, ainda se registrava baixa efetividade das disposições dos planos e muito pouco se discutia em termos de *accountability*. Trata-se de um conceito relativamente novo para o Direito e a Administração Pública brasileiros, mas muito difundido na literatura internacional, em geral pelos autores de língua inglesa, e representa “a capacidade de prestar contas”¹⁹.

Accountability diz respeito à responsabilidade objetiva ou obrigação de responder por algo, bem como à transparência nas ações públicas (RIBZUCK & NASCIMENTO, 2012). Dessa forma, o termo *accountability* na gestão pública alude à obrigação do governo em prestar contas, e em responsabilizar-se pelos seus atos, e conseqüentemente pelos resultados gerados por eles, através do acompanhamento e participação popular nos atos da administração pública que impactam em toda a sociedade. Os autores postulam:

O termo *accountability* abarca a relação entre o administrador público e a sociedade civil, e como administra bens pertencentes à coletividade deve prestar contas, responsabilizando-se pelos seus atos e conseqüentes resultados obtidos, o que está totalmente vinculado com os valores de um Estado Democrático de Direito. Logo, *accountability* alcança os princípios constitucionais de legalidade, impessoalidade, moralidade, publicidade, bem como eficiência, visto que o administrador público deve responder por todos eles. (p.224)

Em anos recentes, diversos autores vêm apontando a necessidade de ancorar as práticas e conceitos referentes à *accountability* ao planejamento urbano. O resultado de uma real *accountability* para os municípios, no que tange os planos realizados para o ordenamento territorial, seria uma real efetividade de suas disposições. Segundo GOULART *et. al.* (2016), a análise da efetividade dos Planos Diretores, que foram amplamente elaborados nos municípios brasileiros com mais de vinte mil habitantes em função da exigência legal, se insere no âmbito da investigação da administração pública, e deve necessariamente ter uma perspectiva interdisciplinar.

Ademais, é fundamental incorporar a noção de *accountability* à eficácia das políticas públicas porque esse conceito remete ao imperativo de que os

¹⁹ PINHO E SACRAMENTO (2009) discorrem a respeito da possibilidade de tradução do termo para o Português, para além das dificuldades linguísticas. Questões jurídicas, administrativas e mesmo de ordem sócio-históricas são discutidas. Apesar de não haver tradução direta que abarque o significado da expressão original, o termo “responsabilização” é considerado como o mais corrente.

governos prestem contas de seus atos: “*an effective government is one that achieves results that respond to the needs of its citizens and is accountable to them. It manages by and for results and makes decisions based on credible data and robust evidence*” (Sandiso, 2015:124)²⁰. Ou seja, a gestão pública precisa tanto de “dados críveis” e “provas sólidas” para produzir resultados satisfatórios quanto de responsividade para coordenar, regular e implantar políticas públicas (GOULART *et. al.*, 2016, p. 460).

Participação popular e efetividade

Baseados em AVRITZER (2008)²¹, GOULART *et. al.* (2016) identificam três modalidades de instituições participativas no processo de democratização brasileiro. A mais efetiva delas é a do Orçamento Participativo, da qual todos os cidadãos podem participar. Em âmbito intermediário, estão os conselhos de políticas públicas, nos quais a sociedade civil é representada, e participa das decisões em conjunto com os atores governamentais. Já o modelo de participação dos Planos Diretores seria o menos efetivo, pois as decisões são tomadas sem a participação da sociedade civil que, porém, é chamada a ratificá-las posteriormente.

RODOVALHO & PASQUALETTO (2008), em trabalho que analisa a efetividade do Plano Diretor de Goiânia-GO, reafirmam que garantir participação popular configura fator essencial para planos efetivos.

Por fim, vale ressaltar que, a participação do cidadão, a gestão democrática do espaço e das questões urbanas, prevista em vários instrumentos do Estatuto da Cidade, e traduzida no PDP/2007 em institutos como o Estudo de Impacto de Vizinhança, não somente torna a gestão mais transparente em relação à aplicação dos recursos, mas também contribui para uma maior efetividade da legislação. As consultas obrigatórias para elaboração tanto do Plano Diretor quanto do Orçamento Plurianual, ou para elaboração do Estudo de Impacto de Vizinhança nos casos previstos no Plano Diretor e leis complementares exigem do Poder Público maior rigor na aplicação da lei e do cidadão maior participação no sentido de fiscalizar as ações do Poder Público Municipal. Tal participação pode evitar o desvirtuamento da lei, quando esta tende a atender a interesses privados em detrimento do interesse público. Pode também exigir que as metas traçadas dentro do Plano Diretor, não somente sejam regulamentadas, mas cumpridas. (RODOVALHO, 2008).

²⁰ SANDISO, Carlos. Governing to deliver: three keys for reinventing Government in Latin America and the Caribbean. *Governance: An International Journal of Policy, Administration, And Institutions*, v. 28 n. 2, p. 123-126, 2015. Disponível em: . Acesso em: 25 jan. 2016.

²¹ AVRITZER, Leonardo. Instituições participativas e desenho institucional: algumas considerações sobre a variação da participação no Brasil democrático. *Opinião Pública*, v. 14, n. 1, p. 43-64, 2008.

De acordo com GOULART *et. al.* (2016), no processo de democratização da sociedade brasileira, novos atores sociais, representados pelos sindicatos e movimentos sociais urbanos, tiveram suas plataformas progressivamente dirigidas ao Estado, e sua participação na elaboração e implantação de políticas públicas foi institucionalizada, principalmente, no campo dos conselhos gestores. Os autores apontam as limitações desta forma de participação:

O exame da trajetória da democracia brasileira confirma os limites do governo representativo e a criatividade das inovações democráticas; no entanto, a explicação desses fenômenos nem sempre é apropriada. Há um equívoco conceitual quanto à participação: qualquer que seja a inovação (conselhos gestores de políticas públicas, Orçamento Participativo, Planos Diretores Participativos etc.), todas, sem exceção, transcorrem à base da representação, isto é, não podem ser tipificadas como “democracia direta” precisamente porque supõem intermediações entre decisores e as decisões tomadas (GOULART *et. al.*, 2016, p. 461).

Por isso, os autores criticam o uso genérico da ideia de “participação”, e que a atuação dos representantes da sociedade civil não pode ser interpretada como o “bem” contraposto ao “mal” representado pelo poder do Estado, mas sim como parte de “uma esfera decisória partilhada”. É preciso atentar para as responsabilidades que os representantes da sociedade civil assumem ao terem sua atuação institucionalizada nos conselhos gestores de políticas públicas.

A participação não só manteve os vínculos com seu lugar de origem (a sociedade civil) como conservou seus registros simbólicos e identitários (democratização, autonomia, inclusão, autodeterminação); no entanto, ao assumir posições nos espaços participativos, também incorporou responsabilidades na formulação e implantação de políticas públicas. (...) Nesses termos, “os Conselhos, ao se institucionalizarem, convertem-se em aparelhos do Estado, com as mesmas vicissitudes das demais instituições do poder político”, donde se pode inferir da análise mais geral dessas experiências que, “assim como o controle social, lato sensu, nasce do questionamento à efetividade da democracia representativa, também os instrumentos criados para esse controle precisam da vigilância da sociedade para bem funcionar” (GURGEL & JUSTEN, 2013:375 *apud* GOULART *et. al.*, 2016, p. 462-463)²².

A pactuação de indicadores e, caso necessário, de sua aferição com os responsáveis pela implementação das políticas diminui o risco que estes se tornem apenas um instrumento de

²² GURGEL, Claudio; JUSTEN, Agatha. Controle social e políticas públicas: a experiência dos Conselhos gestores. *Rev. Adm. Pública*, v. 47, n. 2, p. 357-378, 2013.

controle, sendo relegado a rotinas burocráticas autocentradas que não contribuem para a efetivação das entregas à sociedade.

A construção dos indicadores não pode estar associada a processos rígidos, padronizados e ideais, sendo que a flexibilidade e adaptação dos mesmos à política objeto de monitoramento é que garantem sua efetividade (BRASIL, 2012).

4 CAPÍTULO IV: PLANEJAMENTO DE TRANSPORTE EM BELO HORIZONTE

No presente capítulo será apresentada uma apreciação dos esforços de planejamento de transporte realizados durante dois momentos distintos de Belo Horizonte: o do chamado *planejamento compreensivo*, capitaneado por órgãos de âmbito metropolitano durante o governo militar e o *planejamento urbano municipal* posterior à elaboração do Plano Diretor de 1996. Esse recorte histórico deve-se a diferenças processuais, de escopo, metodológicas e políticas entre esses momentos.

No bojo do Planejamento Compreensivo, será detalhado o Modelo Metropolitano de Transporte Integrado (MOMTI), publicado em 1973; para o planejamento municipal, será detalhado o Programa de Estruturação Viária de Belo Horizonte (VIURBS), lançado em 2008.

Para tanto, além de consultas aos textos desses documentos de planejamento, serão utilizados dados coletados em entrevistas realizadas com especialistas que participaram do corpo técnico daquelas organizações à época da realização dos planos. Citações diretas dessas entrevistas figurarão como literatura de suporte nas seções a seguir.

4.1.Planejamento Compreensivo: PLAMBEL e METROBEL

4.1.1 Contexto Econômico e Político

O Brasil atingiu entre os anos de 1967 e 1973 taxas médias de crescimento econômicas extremamente elevadas, em função da política econômica proposta pelo Ministro da Fazenda Antônio Delfim Neto e de uma conjuntura econômica internacional favorável. Esse período é determinado “milagre econômico brasileiro”, caracterizado pelo amplo investimento em infraestrutura e indústria (com destaque para os setores de siderurgia, geração de energia elétrica e produção petroquímica, largamente dominados por empresas estatais).

O I Plano Nacional de Desenvolvimento (I PND), proposto na administração Médici (1969-1974) foi um dos grandes documentos de planejamento econômico desse período. O I PND merece destaque no contexto do planejamento urbano, sobretudo em escala metropolitana,

pois trata-se do primeiro documento no qual figuram os termos “espacial, regional e urbano” dentre os aspectos relevantes ao desenvolvimento do país, bem como encerra a recomendação da criação das Regiões Metropolitanas (RMs) (GOUVÊA, 2005)

4.1.2 Origens do Planejamento Metropolitano em Belo Horizonte

O planejamento compreensivo em escala metropolitana inicia-se em Belo Horizonte após a assinatura, em 1971, de um decreto que autorizava a celebração de um convênio entre o Conselho Estadual de Desenvolvimento (CED) e os 14 municípios que viriam compor a Região Metropolitana de Belo Horizonte. A definição desses municípios adveio do Plano Preliminar de Desenvolvimento Integrado da RMBH, contratado pelo CED e concluído dois anos antes, durante o governo de Israel Pinheiro (GOUVÊA, 1992). O convênio objetivava continuar as pesquisas do Plano Preliminar. A Fundação João Pinheiro, órgão vinculado ao sistema estadual de planejamento, foi contratada para a realização do *Plano Metropolitano de Belo Horizonte – PLAMBEL*, financiado por intermédio do Serviço Federal de Habitação e Urbanismo - SERFHAU.

No fim daquele ano, um Grupo Executivo para a elaboração do PLAMBEL foi criado. Esse grupo viria a elaborar diversos estudos entre 1972 e 1974, divididos em cinco temáticas: Infraestrutura, Social, Econômica, Físico-Territorial e Institucional (GOUVÊA, 1992).

Entre os estudos realizados por esse Grupo Executivo destaca-se o *Esquema Metropolitano de Estruturas* (EME), finalizado em 1973. Esse documento pretendia estabelecer referências para o desenvolvimento posterior dos trabalhos do PLAMBEL, congregando as intenções dos municípios que viriam a constituir a RMBH e “tomar decisões de caráter político-administrativo apoiadas nos estudos técnicos (...) apresentados para debate” (GOUVÊA, 1992, p. 5).

O EME e as bases para o Planejamento Metropolitano

O “Primeiro Esboço” do EME é publicado em 1973. Em sua introdução, o documento assinala uma percepção generalizada de “falta de ordenamento” no crescimento da metrópole,

que havia passado da sexta para a terceira posição entre as cidades mais populosas do Brasil em apenas três décadas, nas quais a cidade teria ficado “praticamente deixada à sua própria dinâmica”. Portanto, a equipe realizou pesquisas que objetivavam estudar as preferências, problemas e funções das cidades, além da expectativa por parte das lideranças dos municípios, valendo-se dessas diferentes visões para definir ações e intervenções (PLAMBEL, 1973).

Foi adotado um horizonte para o ano de 1990, à época considerado distante e admitidamente de complexa modelagem e previsibilidade. A esse respeito, o PLAMBEL considerava a exatidão das projeções como algo secundário, tendo maior importância uma “visão prospectiva dos fatores que condicionam o futuro da Cidade”, através de um “planejamento flexível, adaptativo, centrado nos processos de desenvolvimento” (PLAMBEL, 1973).

Tratava-se então de um plano conceitual, tanto em escopo quanto em forma. Mesmo a escala de apresentação do material foi escolhida de modo a ser impossível a sua aplicação a detalhes. O objetivo do EME não era a imposição de soluções definitivas, rígidas e fixas, e sim providenciar às diferentes escalas da sociedade uma compreensão ampla das dinâmicas da metrópole, a fim de que se estabelecessem consensos nos processos essencialmente políticos de decisão.

O documento final do EME, publicado em 1974, arrola as seguintes finalidades:

- a) orientar as decisões locais relacionadas aos investimentos públicos na RMBH, possibilitando avaliar seus efeitos a longo prazo no conjunto das estruturas territoriais;
- b) servir como referência para os empreendimentos particulares, explicitando, numa visão prospectiva, os fatores locais de maior significação (demandas, níveis de serviços urbanos, acessibilidade, níveis de aglomeração de fatores de produção, condições ambientais, etc.);
- c) estabelecer uma base consensual para o desenvolvimento de programas de ação integrados ao nível metropolitano com a participação de diferentes organismos governamentais;
- d) fornecer elementos para a formulação de normas de parcelamento, arruamento, ocupação e uso do solo urbano, integradas ao nível metropolitano (Planos de Ocupação do Solo) (FJP; PLAMBEL, 1974).

É veemente ao longo do documento a advertência de que seria necessária uma efetiva união de esforços para que se atingissem os objetivos propostos, uma vez que os recursos financeiros e humanos necessários para a execução do plano ultrapassariam as capacidades isoladas das administrações municipais da região metropolitana. Para tanto, deveria ser

implantada “*uma entidade metropolitana, prevista em legislação federal, capaz de realizar a difícil tarefa de aglutinação dos esforços para atingir a meta proposta*” (PLAMBEL, 1974). O PLAMBEL considerava o seu próprio Conselho Consultivo, que se pretendia transformar no Conselho Metropolitano, como o mecanismo apropriado para que se discutissem e estabelecessem os rumos a serem adotados.

O texto reforça a necessidade de se orquestrar os esforços dos diversos agentes do desenvolvimento urbano em cada município, e que *apenas a existência do plano em si* não bastava para que se garantisse sua efetivação:

Teoricamente, bastaria a existência do Plano e a disposição dos agentes em atender às suas diretrizes para que o desenvolvimento da Região Metropolitana se processasse de maneira planejada. Entretanto, não se pode minimizar a importância de todo um conjunto de fatores sociais, econômicos, políticos e administrativos atuando em sentidos divergentes e compondo um quadro de forças institucionais nem sempre propício ao estabelecimento de um consenso programático. É por essa razão que, na prática, a implementação de diretrizes propostas no EME requer a montagem de um sistema especial destinado a coordenar as decisões locais dos agentes públicos e privados na Região. Um desdobramento desse sistema geral estaria orientado para o planejamento, sua avaliação e revisão contínuas. (...) O Conselho Deliberativo, já indicado na Lei Federal no. 14 de 8/7/73 será, sem dúvida, uma peça essencial na coordenação do esquema político-institucional de planejamento e execução (FJP; PLAMBEL, 1974, p. 9).

Zenilton Patrocínio, à época coordenador do núcleo de Estudos de Sistema Viário, Transportes e Trânsito, considera o EME não como um plano em si, que continha todas as diretrizes e ações necessárias à RMBH, mas um projeto conceitual, “*um arcabouço no qual os demais aspectos se inseriam*”²³. Com efeito, diversos desdobramentos viriam a ser elaborados, destacando-se na temática do planejamento de transporte o Modelo Metropolitano de Transporte Integrado (MOMTI), em 1973, e o Plano Metropolitano de Transportes (PMP), em 1974.

A criação das Regiões Metropolitanas

Os objetivos e premissas do PLAMBEL antecipavam-se à legislação federal. A Lei Federal que instituiu as oito primeiras regiões metropolitanas (entre elas a de Belo Horizonte) seria

²³ BAPTISTA NETO, Osias. **Entrevista I** [28/02/2018]. Entrevistador: Thiago Medeiros. Belo Horizonte, 2018. 2 arquivos .wav (114 min.). A entrevista na íntegra encontra-se transcrita no Apêndice A desta dissertação.

publicada em julho de 1973, e trazia disposições que determinavam uma nova ordem para os serviços de interesse comum nas metrópoles. Dentre esses serviços, figuravam os de “transportes e sistema viário”²⁴.

A Lei determinava a criação de um Conselho Deliberativo, que deveria promover a elaboração do Plano de Desenvolvimento integrado da região metropolitana e a programação dos serviços comuns, bem como coordenar a execução de programas e projetos de interesse da região metropolitana, mediando os serviços comuns entre os municípios. Além disso, o parágrafo único do artigo 3º. postulava que *“a unificação da execução dos serviços comuns efetuar-se-á quer pela concessão do serviço a entidade estadual, pela constituição de empresa de âmbito metropolitano, quer mediante outros processos que, através de convênio, venham a ser estabelecidos”* (BRASIL,1973).

A LC no.14 foi alvo de diversas críticas. Alguns autores apontam que a redação da Lei impossibilitou alguns arranjos institucionais que poderiam vir a ser propostos para as RMs, dentre os quais a consolidação dos municípios da área em um único município metropolitano, e a criação de um novo nível de governo, o Metropolitano, situado entre os níveis estadual e municipal (GOUVÊA, 1992; FARIA, 2008).

Mesmo os critérios de seleção dos municípios que formaram as primeiras RMs são passíveis de crítica, uma vez que se ignoravam as especificidades locais e fatores conflituosos (tanto entre os municípios de cada RM quanto entre as próprias RMs), buscando-se a imposição de um modelo rígido e genérico para realidades heterogêneas (AZEVEDO & CASTRO, 1987).

O fato de que não se previam mecanismos que garantissem os recursos financeiros para a gestão metropolitana, bem como a “excessiva tutela” do Governo Federal sobre os estudos preliminares à implantação das RMs são também apontados como fatores que limitavam as possibilidades de ação institucional nas RMs. É possível então afirmar que a verdadeira

²⁴Os outros serviços comuns de interesse metropolitano eram planejamento integrado do desenvolvimento econômico e social, saneamento básico, uso do solo metropolitano, produção e distribuição de gás combustível canalizado, aproveitamento dos recursos hídricos e controle da poluição ambiental, além de “outros serviços incluídos na área de competência do Conselho Deliberativo por lei federal” (BRASIL, 1973). A ambiguidade e aparente direcionamento quanto à definição desses serviços é passível de críticas, pois omite questões importantes como a habitação social enquanto especifica o serviço de gás canalizado, à época, muito pouco difundido no Brasil.

intenção do Governo Federal com a instituição das RMs era centralizadora e homogeneizadora, como aponta Carlos Aurélio Faria:

A intenção do Estado ao institucionalizar as RMs não era partir de, mas construir uma mesma comunidade socioeconômica, do ponto de vista da criação de condições favoráveis ao desenvolvimento da relação capital/produção/trabalho em pontos estratégicos do território nacional (...). Esse modelo de concertação compulsória, altamente hierarquizado, caracterizava-se por um forte viés “estadualista”, sendo por vezes caracterizado como “simétrico”, em função do mesmo tratamento dispensado às RMs instituídas, independentemente de suas singularidades (FARIA,2008).

Azevedo & Castro (1987) afirmam que a “... *Lei Federal n.14/73 e a Lei Estadual n.6.303/74 vêm encontrar a equipe em pleno trabalho. E o PLAMBEL consegue ocupar, durante certo período, um espaço técnico e político que supera em muito as pretensões originais do Conselho Estadual de Desenvolvimento*” (AZEVEDO & CASTRO, 1987, pág.363). De fato, a vasta e profunda produção técnica e a pioneira organização processual do PLAMBEL contribuíram para a consolidação do órgão no cenário do planejamento territorial brasileiro.

4.1.3. O PLAMBEL como autarquia

A autarquia Planejamento da Região Metropolitana de Belo Horizonte foi criada em abril de 1974, mantendo a sigla PLAMBEL. Essa entidade, ligada ao Conselho Estadual de Desenvolvimento, viria a dar prosseguimento aos estudos e iniciativas desenvolvidas na Fundação João Pinheiro e cumprir o papel preconizado na Lei Complementar no. 14, ou seja, realizar os serviços comuns metropolitanos. Instituído como organização, o PLAMBEL protagonizou uma extensa experiência de planejamento integrado, elaborando estudos, diagnósticos e planos, bem como formando uma geração de planejadores (TONUCCI FILHO, 2010).

O PLAMBEL gozou de uma inserção política *sui-generis*. Por um lado, o caráter tecnocrático e desenvolvimentista do governo militar no período do “Milagre Econômico” mostrou-se favorável à proposta de amplo escopo do Planejamento Compreensivo realizado pelo órgão. Além disso, alguns ex-integrantes apontam que a visão do PLAMBEL como “órgão de pesquisas” por parte do Governo possibilitava uma grande autonomia técnica e processual:

“E era muito, o pessoal considerava o PLAMBEL como sendo muito uma coisa assim de estudo. O PLAMBEL só começou a ser verdade, em termos práticos, né, porque quando fizeram esses estudos todos, fizeram aquilo tudo, era muito bacana, mas era tudo pra ficar na gaveta se não tivesse aparecido o Banco Mundial na área de transporte.” (informação verbal, BAPTISTA NETO, 2018).

Osias Baptista Neto e Zenilton Kleber Gonçalves do Patrocínio afirmam que a prolífica produção de documentos de planejamento no período não apenas devia-se ao caráter desenvolvimentista e tecnocrático do momento político, como também à necessidade de que houvesse planos para a atração de investimentos, tanto advindos da escala Federal quanto de organismos internacionais.

“Nós começamos a fazer projetos, e fizemos uma pilha enorme de projetos sem cliente, porque quem gerenciava o trânsito era o DETRAN, quem fazia as obras era a Prefeitura. (...) O Banco Mundial tinha um convênio com a EBTU, Empresa Brasileira de Transporte Urbano, do Ministério do Transporte, que era a empresa que dava assessoria e coordenava todo o trabalho de transporte no Brasil com os municípios. Tinha o convênio e o Rio de Janeiro se indispsôs com o Banco Mundial por alguma razão que eu não me lembro qual, uma questão relacionada ao metrô e coisas do tipo, e saiu do convênio. E então o Banco Mundial ficou com uma abertura de 45 milhões de dólares que iam ser investidos no Rio e não tinha para quem investir. E saiu “catando” as cidades brasileiras pra ver quem tinha alguma coisa pronta. Chegaram em Belo Horizonte e ficaram maravilhados, porque a gente tinha uma pilha de projetos implantáveis num estudo bem avançado, e era a única cidade que tinha isso. Então foi criado o primeiro convênio EBTU-BID-Belo Horizonte, que gerou o projeto da área central, gerou o programa ordinário de pavimentação e os PACOTTs” (informação verbal, BAPTISTA NETO, 2018)

“Nós antecipamos o momento de produção de projeto, e o que a gente tinha no projeto conceitual nos permitiu um financiador e mostrar para ele como fazer. Isso é diferente.” (informação verbal, PATROCÍNIO, 2018).

MOMTI e a estruturação de políticas de transporte

O Modelo Metropolitano de Transporte Integrado (MOMTI), editado em 1973, apresentava desdobramentos do Esquema Metropolitano de Estruturas e do Plano Metropolitano de Transportes, propondo programas e projetos agregados em instrumentos de ação programática. O documento aponta como objetivo a definição de ações para implantação de médio e longo prazo, “*abrangendo os aspectos intermodais dos transportes - de pessoas e mercadorias, bem como as características hierárquicas e de operação dos diversos canais*” (FJP/PLAMBEL, 1974b).

Diagnósticos avançados são apresentados, bem como propostas de soluções para os problemas identificados. Políticas básicas de transporte são propostas, em consonância com as políticas globais metropolitanas previstas pelo órgão, de modo a se estabelecer uma consonância entre os esforços. É dada grande atenção a um compromisso estratégico de encadeamento das propostas:

“Assim, os programas e projetos possuem um comprometimento não meramente de dar a soluções imediatistas aos problemas, mas sobretudo de estabelecer uma transição coerente do quadro atual para o futuro dentro de uma visão que busca maximizar os recursos escassos e sobretudo não antecipe por ações desarticuladas problemas subjacentes, que somente no futuro poderão ser enfrentados” (FJP/PLAMBEL, 1974b, pág.08)

A concepção do sistema de transporte da RMBH estava ancorada nos seguintes pilares:

- Preservação das condições ambientais, pela exclusão do tráfego estranho às unidades ambientais;
- Aliviar o congestionamento nas principais vias, pela regulamentação e disciplinamento dos fluxos de Veículos;
- Racionalizar a operação dos transportes pela integração modal dos meios disponíveis e disciplinamento do uso dos espaços públicos;
- Assegurar melhores condições de segurança e conforto mormente no que se refere aos deslocamentos de pedestres na área central e ao longo dos principais corredores (*op. cit.*, p.23).

Para que se atingissem esses objetivos, seria necessário que se implantasse o sistema viário proposto pelo Plano de Classificação Viária. Apesar do grande peso atribuído ao sistema viário, é veemente no documento a advertência quanto ao fato de que o aumento da capacidade viária em si não seria capaz de resolver problemas de tensão e congestionamento de tráfego – era necessário que se garantisse um incremento na capacidade operacional das vias existentes através de medidas de melhoria dos níveis operacionais e políticas relacionadas ao uso de transporte privado e estacionamento em vias públicas.

O MOMTI baseava-se na promoção do transporte público em modo coletivo como estratégia indispensável à promoção da mobilidade na RMBH. Interessantemente, aponta-se no documento a necessidade de que se imponham mecanismos de controle aos modos de transporte individual para que se atingisse um sistema de transporte público atraente.

“Em outras palavras, a menos que se tomem medidas capazes de coibir a utilização indiscriminada do veículo privado, o incremento no sistema viário será insuficiente para absorção desta demanda, tornando-o tão congestionado quanto o atual. Torna-se necessário, portanto, exercer-se controle sobre o futuro volume de tráfego privado utilizando o sistema, mormente aquele que resulta dos deslocamentos residência-trabalho, significando que o segmento da população que no futuro utilizaria o veículo privado para cumprir este objetivo não o poderá fazer, ou fã-lo-á de maneira restrita, congruente com os índices de permissibilidade admitidos. Significa também, em decorrência, que estas pessoas devam dispor de uma forma alternativa eficiente e confortável de transporte público, estendendo—se sua função futura além das necessidades de se prover condução para aqueles que de um modo ou de outro já se vêm cativos do sistema público ou coletivo.

(...)

A necessidade de se limitar o tráfego privado, principalmente na área central, torna-se de vital importância para se conseguir um transporte público mais atrativo, como alternativa para os usuários de veículos privados. Isto significa fazer-se uso integral das potencialidades do serviço de ônibus, bem como da rede ferroviária que serve a área, procurando prestigiá-los por todos os meios possíveis.” (*op. cit.*, p.24-25)

A restrição ao automóvel privado também se refletiria em melhores condições para a fruição da cidade pelo pedestre, que teria melhor acesso às estações de transporte público e a áreas de comércio e serviços.

O documento listava cinco políticas a serem adotadas: 1) a *política conceitual*, segundo a qual o transporte deveria criar “situações desejáveis” através de seu caráter indutor de dinâmicas territoriais, com ênfase no transporte público e obediência aos sistemas de uso do solo; 2) uma *política de prioridades*, que determinava a implantação da rede viária de acordo com a estrutura urbana desejada, evitando a criação indiscriminada de vias expressas; 3) uma *política de transportes*, que determinava os deslocamentos por motivo de trabalho como prioritários e sugeria diversas medidas como linhas expressas de ônibus, linhas especiais na área central, estruturas de “*park and ride*” nos terminais de transporte e prioridade dos ônibus em relação a outros veículos no tráfego; 4) a política de sistema viário e trânsito, que buscava racionalizar as necessidades de circulação, orientando o tráfego de veículos para determinadas vias, dirigindo de modo evitar o tráfego de passagem em locais determinados “áreas ambientais” onde haveria apenas tráfego local e prioridade ao pedestre; 5) uma *política de Estacionamento e Carga e Descarga*, que modelaria os deslocamentos de veículos através do controle da oferta de áreas de estacionamento.

Em termos de propostas de estruturação da rede intermodal, é proposto um sistema tronco-alimentador. O “canal rígido” atenderia à demanda em regiões consolidadas, enquanto as “ramificações flexíveis” captariam demandas incipientes e consolidariam novos adensamentos (FJP/PLAMBEL, 1974b, pág.55). Essa configuração permitiria acompanhar as dinâmicas territoriais e implantar modos adequados à demanda (*busway*, pré-metrô, etc.), de maneira gradativa. Esses modos poderiam ser readequados e realocados para outras regiões, conforme necessário. Estabelece-se uma recomendação de atrelar as soluções tecnológicas às reais necessidades operacionais e à capacidade financeira, ao invés de se buscar o meio mais tecnologicamente avançado:

Este aspecto constitui a tônica do modelo a nível estratégico, minimizando consideravelmente os custos globais de investimento e influenciando de maneira decisiva no empenho racional dos diversos níveis de tecnologia e controle operacional. Significa vincular-se o grau de sofisticação às necessidades reais de operação, e não meramente ao desejo de se andar par e passo com o estágio da arte, implantando metros e tecnologias altamente sofisticadas, na maioria das vezes em descompasso com a realidade da demanda e disponibilidades econômico-financeiros (*op. cit.*, p.56).

Estabeleceram-se projeções e um esboço de configuração das linhas principais e sua evolução no horizonte de 1990. Porém, as projeções utilizadas para o documento, baseadas em estudos prévios e intenções estratégicas de indução, apontavam o eixo Leste-Oeste como corredor principal de expansão da RMBH nas próximas três décadas, o que não se observou na realidade.

Quanto à implantação, foram definidas estratégias de curto, médio e longo prazo. O primeiro consistia no PACOTT (Programa para Aumento da Capacidade Operacional de Transporte e Trânsito), um conjunto de ações a serem desenvolvidas em nível de canais, sinalização e transporte coletivo por ônibus.

As estratégias de médio prazo diziam respeito ao transporte de massa de capacidade intermediária, uma etapa que sucederia as melhorias realizadas no transporte por ônibus promovidas pelo PACOTT. Finda a implantação daquela etapa, seria implantada a Via Urbana Leste-Oeste (VULO), interligando Belo Horizonte ao município de Contagem, além de outras vias arteriais consideradas prioritárias.

A VULO incorporava em sua concepção a reserva de área para o transporte de massa sobre trilhos (considerando trechos da ferrovia existentes com pequenos remanejamentos) e uma

faixa seletiva, ou *busway*, exclusiva para o tráfego de coletivos. Esse sistema de ônibus em via segregada configuraria a primeira etapa do sistema de transporte de massa de capacidade intermediária.

O desenho e possibilidades operacionais para esse sistema de ônibus são apresentados de maneira muito detalhada no documento. A operação do sistema troncal contaria com material rodante especializado, uma vez que não trafegaria fora dos corredores exclusivos, podendo ser planejados com “plataforma elevada, portas extremamente largas e cobrança de tarifa fora do veículo”, otimizando o embarque e desembarque, de maneira similar ao sistema de BRT MOVE implantado na década de 2010. Linhas diametrais, expressas, semi-expressas e modos dinâmicos de operação que reduzissem o número de transbordos e aumentassem a capacidade do sistema foram também previstos.

Finalmente, a estratégia de longo prazo consistia numa indicação de transporte de massa de alta capacidade. Essa fase dependia da consolidação da estrutura de demanda, proporcionada pelas fases anteriores. Os sistemas de capacidade intermediária seriam substituídos por modos de mais alta capacidade, que seriam transferidos para outros locais onde estaria surgindo a demanda.

Para complementar o sistema, somar-se-ia à proposta de alta capacidade o transporte intrametropolitano constituído pelas rodovias regionais e trens de subúrbios, articulados a nível da aglomeração através dos terminais, conectado aos demais sistemas acima descritos.

Finalmente, o documento divide a implementação do MOMTI em duas categorias: os *programas* e os *projetos prioritários*. Os programas foram divididos em:

- Programa para Aumento da Capacidade Operacional de Transporte e Trânsito (PACOTT);
- Estudo Operacional do Sistema de Transporte de Massa de Capacidade Intermediária;
- Estudo Operacional do Sistema de Transporte de Massa de Alta Capacidade;
- Estudos de Viabilidade dos equipamentos e facilidades propostas a nível do Esquema Metropolitano de Estruturas envolvendo:

- Aeroporto metropolitano;
- Terminais de carga;
- Sistema viário metropolitano a nível arterial regional, vias rápidas e estradas vicinais em zona rural

Os projetos prioritários eram os projetos viários a nível arterial, elencados no Plano de Classificação Viária, selecionados mediante os resultados de estudos de viabilidade.

Percebe-se ao longo do documento um intrincado encadeamento entre as propostas, que dependiam da plena implementação da etapa anterior para que se encaminhasse o próximo passo. Apesar de admitir a necessidade de alterações e redesenhos ao longo da implantação das medidas, as propostas obedecem a uma expectativa de conformação da realidade àquilo que se havia planejado, além de confiar nas previsões e modelagens matemáticas advindas dos diagnósticos anteriores.

Some-se a essa lógica matemática o contexto político e econômico do país: um governo federal autoritário e centralizador, que privilegiava estratégias de grande escala e um crescimento econômico sem precedentes. Era patente a confiança na concretização do planejado.

4.1.4. METROBEL, PROBUS e PACE

Tanto as políticas federais quanto às recomendações técnicas da equipe do PLAMBEL convergiam a respeito da criação de um órgão que efetuasse o gerenciamento do transporte e trânsito na região metropolitana, de modo a promover ações integradas no espaço da RMBH. Dessa forma, a Lei estadual nº 7.275, de 28 de junho de 1978, autorizou a instituição da Companhia de Transportes Urbanos da Região Metropolitana de Belo Horizonte (METROBEL), com o objetivo de implantar e operar o serviço de transporte e o sistema viário de interesse comum dos municípios da Grande BH.

Essa foi uma experiência inédita em âmbito nacional, e deveu-se a alguns fatores e condições. Primeiramente, o corpo técnico do PLAMBEL, que contava com amplo reconhecimento

científico e apoio político considerável. Além disso, o transporte coletivo passava a se destacar como assunto prioritário nas cidades adensadas, recebendo grande atenção do governo federal. Protestos e manifestações, espontâneas ou organizadas, eclodem nos centros urbanos do país.

A criação da Empresa Brasileira de Transportes Urbanos (EBTU), em 1975, pode ser considerada um desdobramento dessa atenção à temática dos transportes por parte do governo federal. Tratava-se de um órgão que detinha controle sobre recursos para financiamento de estudos e projetos no setor. A EBTU ofereceu apoio às iniciativas do PLAMBEL e na criação da METROBEL, financiando projetos e programas da empresa (GOUVÊA, 1992)

A METROBEL levou a cabo alguns dos grandes programas e projetos propostos pelo PLAMBEL nos grandes documentos como o EME e o MOMTI. As iniciativas de maior impacto foram o Programa da Área Central (PACE) e principalmente o Programa de Reorganização do Transporte por Ônibus (PROBUS).

PROBUS

O PROBUS foi um programa de reorganização do sistema de transporte coletivo da capital, alterando as dinâmicas de circulação das linhas, estabelecendo uma nova lógica de operação. É considerado o programa mais importante da história da empresa.

Foram estruturados novos padrões operacionais para o transporte coletivo, incluindo redimensionamento da frota, alterações nos quadros de horário, revisão das planilhas tarifárias e uma nova sinalização e padronização para os veículos.

Foi introduzida uma nova hierarquia para as linhas de ônibus, da seguinte forma:

- *As linhas expressas* efetuavam itinerários longos através dos principais corredores de tráfego;
- Linhas semi-expressas interligavam bairros periféricos distantes entre si, através de itinerários mais curtos do que o praticado anteriormente, sem pontos finais nas áreas centrais;

- Linhas de serviço possibilitavam deslocamentos curtos e médios entre bairros. Essas linhas podiam ser *diametrais*, interligando bairros através da área central ou *circulares*, que se deslocariam por vias de grande tráfego de pedestres (METROBEL, 1982).

O impacto do PROBUS para a cidade foi imenso e instantâneo. GOUVÊA (1992) afirma tratar-se talvez da “maior intervenção física no sistema de transporte público de uma cidade de grande porte do mundo ocidental, realizada num mesmo dia” (GOUVÊA, 1992, p.107).

“E aí nós implantamos o PROBUS, que foi uma reformulação. A gente tinha duzentas e tantas empresas de ônibus em Belo Horizonte, praticamente uma empresa tomando conta de cada linha e as linhas todas convergindo para o centro da cidade, com tarifas calculadas individualmente por linha. Então, você tinha linhas mais longas com muitos passageiros que eram mais baratas que linhas mais curtas com poucos passageiros, havia desequilíbrios fantásticos.

Então nós criamos na época as linhas, reformulamos o sistema que tinha basicamente as linhas de bairro a bairro, dentro da Contorno - que a gente chamava linhas diametrais. Havia as linhas circulares, (...) [as] linhas semi-expressas, que eram linhas metropolitanas de fora de Belo Horizonte; elas vinham, davam uma volta pelo centro e voltavam. E as linhas expressas, que eram de cidades mais distantes, de Pedro Leopoldo, de Caeté, e que tinham ponto final no centro.

(...)

450.000 trocas foram eliminadas quando se fez esse sistema diametral. Era gente que andava em média um quilômetro para trocar de ônibus. Então, essa pessoa ou podia escolher o ônibus certo, de qualquer lugar tinha ônibus que ia para a Av. Amazonas, da Amazonas ele tinha, da Av. Antônio Carlos ele podia ir para qualquer lugar, ou, se fosse lugar mais metropolitano, em algum lugar do percurso esse laço que a linha dava era coincidente com essa linha diametral. Então o ônibus que dava aquele laço passava na área hospitalar, passava pela Av. Augusto de Lima, (...) então em algum momento a linha diametral cruzava com ele. Então, o camarada conseguia trocar de ônibus andando praticamente um quarteirão.” (informação verbal, BAPTISTA NETO, 2018).

Considera-se que a reorganização operacional das linhas e o projeto de sinalização e comunicação foram um grande êxito do projeto; porém, as disposições referentes à integração tarifária previstos no PROBUS não se concretizaram.

Efetivação dos Planos

Apesar do pioneirismo e grande qualidade técnica dos estudos, planos e projetos do PLAMBEL/METROBEL, e do significativo impacto de programas como o PROBUS na realidade da população da RMBH, grande parte dos desígnios ambiciosos dos grandes projetos conceituais não se concretizou. A planificação meticulosa da rede tronco-alimentadora, multimodal e escalável não se materializou. Sequer os corredores de tráfego segregado para ônibus propostos saíram do papel.

O fim do milagre econômico (e subsequentemente o fim do intervencionismo governamental, estruturado através da política monetária, creditícia e fiscal) se configurou como um enorme desafio ao Planejamento Compreensivo como praticado pelo PLAMBEL e pela METROBEL. Os planos de muito amplo escopo, baseados em projeções compatíveis com o momento favorável do Milagre, e que dependiam de uma conjuntura econômica e política específica para sua concretização, encontravam empecilhos à sua efetivação. Sergio de Azevedo e Virgínia Rennó dos Mares Guia elucidam:

Tomando como um dado o momento do chamado milagre econômico brasileiro, o PLAMBEL teve suas propostas baseadas em estimativas extremamente otimistas quanto ao crescimento econômico, além de previsões da manutenção das elevadas taxas demográficas, superestimando o contingente populacional que viria se assentar na Região. (...) A implementação da maioria das propostas então formuladas exigiria a coordenação das ações dos órgãos setoriais, inclusive da esfera federal, numa pretensão dificilmente concretizável, no mínimo, porque estes tinham seus programas definidos e executados de maneira estanque (AZEVEDO & MARES GUIA, 2015).

Algumas vitórias e avanços do PLAMBEL e do METROBEL referem-se não a propostas que vieram a ser realizadas, mas sim iniciativas que vieram a evitar a implementação de “soluções” não-planejadas que ameaçavam as bases e conceitos estabelecidos pelos estudos.

Uma dessas “vitórias de convencimento” foi a transformação de uma política de vias expressas em vias urbanas. O Governo estadual desejava direcionar recursos à criação de uma série de vias expressas, como observado nos EUA. A iniciativa apresentava óbvio conflito com as intenções de planejamento expressas no MOMTI, assim, a equipe do plano buscou argumentos técnicos para contrapor a proposta.

“[O Governo propunha a criação de] vias expressas, era um negócio pra ter não sei quantas faixas, não sei quantos viadutos, essa coisa toda. E já criou o primeiro embate com o PLAMBEL, porque o PLAMBEL desde essa época falava que a prioridade é o transporte público, e não o transporte privado, nos anos 70, cara.

(...)

Então o PLAMBEL até ‘perverteu’ o nome de via expressa para via urbana, porque não era via expressa, nós não queríamos uma via expressa aqui. Teve uma reunião, lembro direitinho disso, teve reunião que ia ter com o Governador, que era o Francelino Pereira, no tempo do PLAMBEL (...) para discutir essa questão da via expressa e tal, e o Chico achou uma reportagem numa revista americana que dizia que Nova Iorque estava indo à falência, porque todo mundo foi morar em New Jersey, foi morar nos arredores de Nova Iorque porque as vias expressas permitiam que as pessoas chegassem ao centro de Nova Iorque com facilidade muito grande. [A cidade] estava empobrecendo, (...) porque o capital estava saindo, deixando os impostos fora, vinha aqui trabalhava e voltava, por causa das vias expressas.

(...)

E o Chico leu esse negócio, correu lá pro Zenilton, estava subindo para a reunião, o Zenilton pegou e falou: ‘É isso aqui’. Subiu com o negócio para a reunião, aí depois que ele voltou ele falou: ‘Isso teve um efeito devastador na reunião, porque eu mostrei esse negócio aqui, falei que Belo Horizonte corre o risco de se esvaziar com vias expressas pro resto da Região Metropolitana, e tal’. (...). Bom, e aí nessa conversa toda surgiu o MOMTI, surgiu que era você pegar o que estava no EME e transformar aquilo num programa” (informação verbal, BAPTISTA NETO, 2018).

Outra dessas “vitórias de convencimento” foi a derrota de uma proposta de trincheira para a Praça Raul Soares. A Prefeitura de Belo Horizonte propôs a intervenção baseando-se na aparente saturação das vias que faziam interseção com a praça. Os técnicos mais uma vez buscaram uma alternativa técnica mais eficiente, menos dispendiosa e que não oferecesse conflitos com as demais propostas de transporte e trânsito elaboradas previamente:

“Eu lembro de um muito importante nesse processo (...). A Prefeitura resolveu fazer uma trincheira na Praça Raul Soares. Parece que a Amazonas passava por cima e Bias Fortes por baixo. Uma trincheira para resolver o problema da Avenida Amazonas. E isso foi uma coisa que mandaram para o PLAMBEL para poder opinar. O PLAMBEL montou um grupo e nós demonstramos que aquilo era um absurdo, que não resultaria em nada e apresentamos uma solução que está lá até hoje.

A Amazonas passa por dentro e as outras vias de ligação passam por fora da praça. Isso foi resolvido de uma forma simples, o Maurício Andrés subiu lá na altura do prédio do JK e começou a fotografar. A gente marcava os carros que iam andando para ver quantos entravam e quantos iam para a Amazonas. E foi só colocar isso no modelo [computacional] que a gente mostrou que a coisa seria inútil. Seria uma solução fazer o que foi feito, e está lá até hoje.

Ninguém reclama da Avenida Amazonas. E, no entanto, ia se fazer uma trincheira. Mas pagou um custo. O PLAMBEL bloqueou e não deixou.

(...)

Havia interesses de empreiteiros. Isso tudo foi conduzindo para um pensamento diferente em relação ao PLAMBEL” (informação verbal, BAPTISTA NETO, 2018).

TONUCCI FILHO (2012) aponta que documentos elaborados pelo próprio PLAMBEL constatavam a necessidade de reformulação e reavaliação de propostas dos planos, o que não chegou a ser realizado:

(...) foram analisadas as propostas e as intervenções a partir de 1976, concentrando-se nas áreas de transporte e uso do solo. A avaliação, publicada no documento Diretrizes de Estruturação Urbana da RMBH (PLAMBEL, 1982) constatou a necessidade de reformulação da proposta de organização territorial e de reavaliação do MOMTI, levando-se em consideração a nova realidade metropolitana. Foram também avaliados o POS e o Acordo INCRA/PLAMBEL, constatando-se que as medidas propostas não haviam obtido êxito ou não haviam sido implementadas. A conclusão final foi a de que o modelo de organização territorial preconizado no EME e no PDIES não se consolidaria. Propôs-se então que a reformulação do Plano deveria se dar a partir de um novo referencial teórico e metodológico. Todavia, o detalhamento das propostas e a reformulação sistemática do Plano não foram levados a cabo nos anos seguintes (TONUCCI FILHO, 2012, p. 122).

4.1.5 Caso emblemático: O trem metropolitano como “obra fora do plano”

A implantação do trem metropolitano de Belo Horizonte merece destaque como “obra fora do plano”. Como anteriormente citado, o MOMTI estruturava sua proposta de transporte metropolitano primariamente através de ônibus, operando em sistema tronco-alimentador em via segregada. O documento alertava para que se estabelecesse uma solução tecnológica baseada não no estado da arte, e sim na análise da demanda e na viabilidade econômico-financeira.

A despeito dessas disposições, a Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes (GEIPOT), órgão federal vinculado ao Ministério dos Transportes criado em 1965 através de acordo de assistência técnica entre o governo brasileiro e o Banco Mundial, desenvolveu um projeto para um trem metropolitano, em desacordo com o planejamento vigente à época.

O projeto entrava em conflito com o Plano Metropolitano de Transportes, uma vez que não utilizaria o espaço da *busway* planejada, que receberia (a longo prazo) um sistema ferroviário. Isso provocou grande oposição técnica por parte do PLAMBEL, que questionava não apenas a solução tecnológica como os estudos de suporte que levaram à decisão de implantação do modal²⁵ (GOUVÊA, 1992).

Jorge Vilela, então coordenador de políticas de Uso do Solo do PLAMBEL, relembra o descompasso entre o planejado e o executado, e aponta interesses econômico-financeiros de empreiteiras como o fator determinante para essa situação:

“A própria questão do metrô. Várias intervenções do sistema viário não foram feitas, e outras que foram feitas mas de resultado diverso. O setor privado, principalmente as empreiteiras, viam no sistema viário uma forma de faturar. Fazer trincheira virou uma moda. Qualquer coisa eles fazem uma trincheira. Esse conjunto de obras que fizeram na Avenida Antônio Carlos. O Anel Rodoviário.

Às vezes essas coisas estão travando uma série de situações na cidade. O que acontece é que as iniciativas são isoladas e não são consideradas em relação ao contexto, não buscam integração com nada. Melhorar o Anel Rodoviário para eles é duplicar o Anel Rodoviário e deixa por aí. Mas e as ligações com a cidade? Pode ser um elemento estruturante da cidade. E não simplesmente uma passagem” (informação verbal, VILELA, 2018)

A Lei Estadual nº 9527/87 extinguiu a METROBEL e criou a Secretaria de Estado de Assuntos Metropolitanos e a autarquia Transporte Metropolitano – TRANSMETRO, que tinha por finalidade *“implantar, administrar e operar, diretamente e por contratação de terceiros, os serviços de interesse comum dos municípios integrantes de RMBH, relativos a transporte e sistema viário”*, efetivamente sucedendo a METROBEL, *“para todos os efeitos legais, inclusive para os decorrentes de relações trabalhistas, bem como de suas funções administrativas, operacionais e de planejamento”*²⁶.

A TRANSMETRO, ao contrário de seus antecessores, não logrou a realização de projetos de grande relevância nas temáticas de transporte e sistema viário. A promulgação da

²⁵ As projeções realizadas pela empresa contratada para a realização do projeto estimavam uma população de 400.000 habitantes para o ano de 1980; o Censo daquele ano contava 84.000 habitantes, e o de 2010 aponta 379.000.

²⁶ MINAS GERAIS. Lei nº 9527, de 29 de dezembro de 1987. Dispõe sobre a Administração da Região Metropolitana de Belo Horizonte, e dá outras providências. Minas Gerais, Belo Horizonte, p.654-660, 30 de dezembro de 1987.

Constituição de 1988 e as mudanças paradigmáticas na gestão do território dos municípios e regiões metropolitanas minaram a relevância do órgão, que terminou por ser extinto em 1994.

4.2. O Planejamento de Transportes após o Plano Diretor de 1996

Como já discutido, a redemocratização, e consequente municipalização dos serviços de transportes, alterou radicalmente as dinâmicas de planejamento e operação urbanas e de transporte. O Plano Diretor de 1996 (Lei municipal nº 7.165/96) promoveu grandes rupturas com o planejamento urbano de Belo Horizonte. Os parâmetros construtivos, regras de zoneamento e uso do solo foram completamente alterados.

4.2.1. Projetos Viários Prioritários

Naquela lei, destaca-se entre as estratégias da temática de transporte e trânsito uma nova categoria de estruturação urbana denominada *Projetos Viários Prioritários (PVP)*. Especificadas no Anexo II do Plano Diretor, essas áreas apresentam-se como polígonos que conformam *manchas*, definidas em função das políticas municipais relacionadas à estruturação do sistema viário de Belo Horizonte. Em síntese, o mapa que contém as manchas de PVP representa as áreas onde há intenção por parte do município de se implantar intervenções viárias estruturantes.

Esses polígonos estão sujeitos a parâmetros urbanísticos especiais, particularmente restritivos. Existem limitações quanto ao caráter das edificações e ao coeficiente de aproveitamento praticado. O artigo 44-A da Lei de Parcelamento, Ocupação e Uso do Solo define esses parâmetros:

“§ 1º - Os terrenos de que trata este artigo ficam submetidos aos seguintes parâmetros e critérios de ocupação e uso do solo:

I - o Coeficiente de Aproveitamento Básico é de 0,8 (oito décimos), prevalecendo entre este valor e o do CAb do zoneamento em que o imóvel se insere, aquele que for mais restritivo;

II - a área total a ser edificada não pode exceder 1.000 m² (um mil metros quadrados);

III - a altura máxima da edificação é de 8,00 m (oito metros);
IV - fica vedada a aplicação do instrumento da Outorga Onerosa do Direito de Construir para os terrenos de que trata o caput deste artigo.

§ 2º - Após definido pelo Executivo o projeto básico a ser implantado em Área de Projeto Viário Prioritário, as restrições de uso e ocupação do solo de que trata este artigo deixarão de incidir sobre os lotes não atingidos no projeto, passando a vigorar os parâmetros do zoneamento em que o imóvel se insere.

§ 3º - Após executado o projeto a que se destina, a Área de Projeto Viário Prioritário ficará descaracterizada, deixando de submeter-se ao disposto neste artigo” (BELO HORIZONTE, 2010).

Essas restrições foram estabelecidas para que se evitasse que novas edificações de grande porte inviabilizassem a futura implantação de um determinado projeto viário. Notavelmente, diversas manchas de PVP resgatam propostas viárias que remontam à época do PLAMBEL²⁷. Inicialmente não havia propostas de traçado ou especificações quanto à natureza ou morfologia das intervenções que seriam realizadas nessas áreas, situação que persistiu de 1996 a meados da década seguinte.

4.2.2 O Programa VIURBS

O Programa Municipal de Estruturação do Sistema Viário (VIURBS), licitado em 2005, iniciado em 2007, finalizado e publicado em 2008, foi elaborado a partir das manchas de PVP, com o objetivo de detalhar propostas para cada área. O relatório-síntese do VIURBS apontava como propósito a análise da malha viária existente e a priorização da implantação das novas conexões viárias, considerando as propostas do Plano Diretor (BELO HORIZONTE, 2009).

A decisão de se realizar esse programa veio do gabinete do prefeito, à época Fernando Pimentel, por intermédio dos secretários de Obras e de Política Urbana. A recém-criada (SMURBE) seria a responsável pelo acompanhamento do programa:

²⁷ Em especial, resgatam-se os códigos dos projetos viários propostos pelo Plano de Classificação Viária, como “Via 210” e “Via 710”.

“A BHTRANS juntou com a Maria Caldas e com o Secretário na época, que era o Murilo Valadares, para transformar essas coisas do plano de 1996 em realidade. E eu não sei de quem foi a decisão de transformar a mancha de PVP da lei de 1996 em estudo de traçado, mas eu sei que essa decisão se deu num alto nível de comando, na cadeia mais alta de comando. E aí, por algum motivo, o Murilo deu essa função para a Maria Caldas de coordenar o contrato, não à BHTRANS nem a SUDECAP.

A Maria Caldas na época tinha a SMURBE, que era a Secretaria Municipal de Política Urbana... que era um grupo pequeno, umas 20 pessoas, talvez menos, que eram arquitetos, e eu engenheiro. Era na maioria arquitetos e engenheiros e uma economista trabalhando com Plano Diretor, com tudo que a cidade tinha de urbanismo. Era uma equipe totalmente nova e a gente ficou por conta de tornar o VIURBS realidade. O responsável direto pelo contrato era a Maria Caldas. A Maria Caldas e o Murilo comandavam o que ela estava fazendo, mas a responsabilidade era dela. (informação verbal, SANTIAGO, 2018).

É notável o fato de que o acompanhamento do VIURBS tenha ficado a cargo da Secretaria de Política Urbana, e não da BHTRANS ou da SUDECAP, responsável pela execução de obras no município.

Lucas Milani Santiago, à época no cargo da Gerência de Políticas de Transporte e Trânsito, responsável pelo contrato do VIURBS na SMURBE, atribui ao momento econômico favorável a tomada de decisão de se realizar o programa, como forma de alavancar recursos para execução de obras:

Era um momento em que o dinheiro estava começando a entrar do Governo Federal, dinheiro do PAC começou a aparecer e então era um momento de euforia. (...) O dinheiro começou a aparecer e o Brasil começou a crescer e de repente formou-se uma expectativa de que todos os projetos que tinham sido pensados até então, desde os anos 1970, em todas as áreas finalmente seriam realizados.

Havia uma fé muito grande de que o Brasil não iria retornar mais a um estado de recessão nem problemas econômicos e que o dinheiro iria finalmente surgir, e que nós iríamos conseguir executar grandes obras de engenharia em todo o país. Então era um momento de muita euforia e acho que eu chutaria que um dos grandes motivos para o VIURBS ser feito foi justamente isso.

A gente tinha as manchas de lei mas elas não eram nada, elas eram só desenhos no papel. A gente precisava que elas fossem conceitos mais elaborados para conseguir começar a pedir dinheiro para a Caixa Econômica Federal e para os órgãos fomentadores para fazer as obras. Eu acho que foi esse momento de euforia que a gente estava vivendo no início do PAC (informação verbal, SANTIAGO, 2018).

A conjuntura política era favorável, uma vez que o prefeito tinha estreitos laços partidários com a Presidência da República, e havia estreita cooperação técnica entre os setores do governo municipal. Contudo, ocorreram grandes tensões e diferenças conceituais entre os gestores do contrato e a empresa de consultoria responsável pela elaboração do programa:

A nossa maior briga era com a consultoria que a gente contratou. Esse era um dos problemas de contratar uma consultoria para fazer as coisas nesse nível, é que eles também eram amigos do prefeito, do Murilo [Valadares], e eles tinham a visão de como fazer as coisas.

(...)

Porque a gente era a favor do transporte coletivo, a gente era a favor da bicicleta e quem foi contratado não era. E eles, por uma questão de ideologia, não queriam inserir as calçadas mais generosas, eles não queriam colocar as ciclovias porque eles não acreditavam na ciclovía enquanto meio de deslocamento, eles não acreditavam em transporte coletivo. A consultoria em momento algum previa BRT em Belo Horizonte. Nós estamos falando aí antes da implantação do MOVE. Eles acreditavam que em momento algum seria implantado o MOVE em Belo Horizonte. Nunca ia sair do papel. Eles usavam essa filosofia na hora de fazer o projeto. Então o projeto assumiu um cunho muito rodoviário por causa disso. (informação verbal, SANTIAGO, 2018).

Ao longo do processo de elaboração do programa, foi realizado o desenvolvimento de alternativas e seleção das melhores soluções viárias, classificando-as conforme sua importância, benefício e viabilidade para a cidade. As novas conexões viárias propostas pelo VIURBS criariam alternativas de “descompressão do sistema concêntrico” da cidade, permitindo a revitalização de áreas urbanas que hoje estão sufocadas pelo excesso de tráfego ou indisponíveis pela ausência de solução viária de porte adequado.

Os objetivos propostos pelo VIURBS, listados em seu relatório-síntese, eram os seguintes:

- Recuperação ambiental de várias regiões da cidade;
- Redução do número de acidentes;
- Priorização da circulação pedestres e do transporte coletivo;
- Implantação de uma sistemática permanente de planejamento do sistema viário.

Para que se atingissem esses objetivos, foram adotadas como diretrizes as disposições estabelecidas pelo Plano Diretor municipal, o Plano de Classificação Viária existente, o aproveitamento máximo da infra-estrutura existente (minimizando os custos e investimentos públicos), as medidas contidas no Plano de Reestruturação do Transporte Coletivo – BHBUS (especialmente priorizando o transporte público), e a priorização das condições de segurança de trânsito e promoção dos deslocamentos a pé (BELO HORIZONTE, 2008)

As propostas de intervenção foram detalhadas na forma de “estudos de traçado” (ETs). Cada intervenção conta com um relatório individual, relatórios de vistoria, proposta de desenho e estimativas de custos. É importante frisar que os ETs não são projetos básicos ou executivos de engenharia, prontos para serem executados. O produto final do Programa é constituído por volumes impressos específicos para cada ponto, bem como arquivos digitais de projeto.

Priorização de Intervenções e “Corta-Caminhos”

Foram estabelecidos critérios para a priorização das intervenções propostas, e pesos para cada critério, aferidos por meio de uma dinâmica com equipes multidisciplinares que representam áreas da prefeitura envolvidas com o VIURBS (SMURBE, BHTRANS, URBEL²⁸, etc.). Os pesos resultantes dessa dinâmica são mostrados na Tabela 3 a seguir:

Tabela 3: critérios para priorização das intervenções propostas pelo VIURBS

SISTEMA VIÁRIO E TRÂNSITO	
Descentralização do sistema rádio-concêntrico	17%
Ampliação e priorização do sistema estrutural de transporte coletivo	24%
Melhoria do desempenho do sistema viário	17%
SOCIOECONÔMICO E AMBIENTAL	
Inclusão Social / melhoria das condições sociais	16%
Melhoria das condições ambientais	14%
Otimização de recursos	12%

Em 2008, na administração Márcio Lacerda, o VIURBS é rediscutido sob o título de “Corta-Caminhos”. Inicia-se a licitação de obras previstas no programa, inicialmente seguindo-se a priorização estabelecida na matriz multicriterial. A obra classificada em primeiro lugar no

²⁸ A Companhia Urbanizadora e de Habitação de Belo Horizonte (URBEL) é a empresa pública responsável pela implementação da Política Municipal de Habitação Popular, criada em 1983.

ranking de prioridade - o ponto 21, implantação de trecho da Via 210 no Córrego do Bonsucesso – foi a primeira a ser licitada. Em contrapartida, outros projetos menos priorizados na matriz multicriterial foram igualmente licitados.

As obras da Via 710 (corredor de ligação entre as regiões Nordeste, Oeste e Noroeste), via 220 (corredor de ligação Norte-Sul, conectando o Vetor Norte e o Barreiro) e via 590 (Implantação da Av. Várzea da Palma, em Venda Nova) figuravam entre os primeiros projetos objetos de licitação. A expectativa de efetivação dessas propostas era alta, especialmente devido à condição econômica favorável.

Efetividade

A baixíssima efetividade do programa VIURBS é notável. Uma década após a consolidação das propostas e o início da licitação de obras, das 148 intervenções propostas, apenas sete podem ser consideradas realizadas (uma delas parcialmente), e outras quatro encontram-se em implantação, segundo informações da Subsecretaria de Planejamento Urbano (SUPLAN), obtidas através de consulta de acordo com a Lei de Acesso a Informações:

Tabela 4: Intervenções propostas pelo VIURBS e realizadas (Fonte: PBH/SUPLAN, 2018)

ID	Regional	Intervenção	Trecho	Situação
8	Leste	Implantação da interseção das vias 710 e 643	R. Conceição do Pará (Via 710) x Av. Itaituba (Via 643) x Via Férrea (próx. Av. dos Andradas)	obra concluída
21	Oeste / Barreiro	Implantação de trecho da Via 210 (Córrego do Bonsucesso)	entre Av. Tereza Cristina (Via 206) e Av. Úrsula Paulino (Betânia)	obra concluída
51	Pampulha	Ampliação da interseção das vias 810 e 591	Av. Pedro I (Via 810) x Av. Portugal (Via 591)	obra concluída
53	Pampulha	Implantação da interseção em desnível das vias 810 e 800	Av. Antônio Carlos (Via 810) x Av. Antônio Abrahão Caram (Via 800)	obra concluída
69	Nordeste	Implantação de Via de Ligação (Via 459)	entre R. São Jacinto e R. 6	obra concluída

94	Pampulha	Melhorias viárias em interseções do entorno do Mineirão e do Mineirinho	Av. Carlos Luz (Via 800) x Av. Alfredo Camarate (Via 315) + Av. Carlos Luz (Via 800) x Av. Cel. Oscar Paschoal + Av. Antônio Abrahão Caram (Via 800) x Av. C	obra concluída
43	Venda Nova	Implantação da Av. Várzea da Palma (Via 590)	entre R. Augusto dos Anjos e R. Dep. Anuar Menhen	obra parcialmente realizada

Três intervenções encontram-se em andamento, em fase de obras ou projeto, conforme apresentado na Tabela 5 abaixo:

Tabela 5: Intervenções propostas pelo VIURBS em andamento (Fonte: PBH/SUPLAN, 2018).

ID	Regional	Intervenção	Trecho	Situação
9	Leste/Nordeste	Implantação de trecho da Via 710 (Alternativa 1)	entre Av. Itaituba (Via 643) e Av. Cristiano Machado (Via 230)	obra em andamento
10	Leste/Nordeste	Melhoria da interseção das vias 710 e 250	Rua Conceição do Pará (Via 710) x Av. José Cândido da Sillveira (Via 250)	obra em andamento
30	Nordeste	Melhoria da interseção em desnível das vias 710 e 230	Av. Bernardo Vasconcelos (Via 710) x Av. Cristiano Machado (Via 230)	projeto em andamento

Dez outras intervenções propostas tiveram projeto básico licitado, mas encontram-se paralisadas, segundo o poder público, como mostra a Tabela 6:

Tabela 6: Intervenções propostas pelo VIURBS cujo projeto se encontra licitado (Fonte: PBH/SUPLAN, 2018).

ID	Regional	Intervenção	Trecho	Situação
15	Oeste	Implantação da Av. Henrique Badaró Portugal (Buritis) (Via 728)	Av. Mário Werneck e Av. Teresa Cristina (Vias 206 e 210)	projeto básico paralisado
16	Oeste	Implantação da Via 709 (Córrego do	entre Via 681 e R. Mário Werneck	projeto básico paralisado

		Cercadinho)		
19	Oeste	Implantação da Via 681 (Córrego do Cercadinho)	entre Av. Henrique Badaró Portugal (Via 728) e Av. Barão Homem de Melo (Via 680)	projeto básico paralisado
44	Venda Nova	Ampliação da R. Dalva Mattos (Via 590)	entre Av. dos Navegantes (Via 220) e R. Augusto dos Anjos	projeto básico paralisado
45	Venda Nova	Implantação da interseção das vias 220 e Av. Civilização	Av. dos Navegantes (Via 220) x Av. Civilização	projeto básico paralisado
46	Venda Nova	Implantação da interseção das vias 220 e 590	Av. dos Navegantes (Via 220) x Av. Várzea da Palma (Via 590)	projeto básico paralisado
47	Venda Nova	Av. dos Navegantes (Via 220 - Córrego do Capão)	entre Av. Civilização e a Rua Radialista Zélia Marinho	projeto básico paralisado
81	Oeste	R. Gerosino de Almeida (Via 722)	entre Via 733 (Estrada do Cercadinho) e R. Orlando Pitanga e entre R. Cons. Cunha Figueiredo R. Nova Ponte	projeto básico paralisado
82	Oeste	Estrada do Cercadinho (Via 733)	entre R. Teófilo Filho e R. Gerosino de Almeida	projeto básico paralisado
130	Oeste / Barreiro	Ampliação da interseção das vias 90 e 210	Anel Rodoviário (Via 90) x R. Úrsula Paulino e Via do Minério (Via 210)	projeto básico paralisado

Além disso, foram identificadas outras seis propostas de intervenções das quais o município desistiu, pelas razões apresentadas na Tabela 7 abaixo:

Tabela 7: Intervenções propostas pelo VIURBS para as quais houve desistência do município de Belo Horizonte (Fonte: PBH/SUPLAN, 2018).

ID	Regional	Intervenção	Trecho	Situação
4	Centro-Sul	Implantação da Av. Parque da Serra (Via 276)	Entre a R. Jornalista Djalma Andrade (Belvedere) e Av. José do Patrocínio	município desistiu dessa intervenção - impacto ambiental expressivo

			(Mangabeiras)	
90	Leste	Ampliação da R. Conselheiro Rocha (Via 651)	entre Av. do Contorno (Via 640) e Av. Silviano Brandão (Via 820)	município desistiu dessa intervenção - impacto urbanístico expressivo
41	Pampulha	Implantação da interseção em desnível das vias 590 e 810	Av. Álvaro Camargos / Av. Gal. Olímpio Mourão Filho (Via 590) x Av. Pedro I (Via 810) x João Samaha	município desistiu dessa intervenção - outra solução implantada
61	Noroeste	Implantação de trecho em Túnel da Via 800	entre Av. Pedro II (Via 790) e Av. Tereza Cristina (Via 30)	município desistiu dessa intervenção - outra solução implantada
72	Leste/ Nordeste	Implantação de via paralela à Via 710	entre Av. Itaituba (Via 643) e Av. Cristiano Machado (Via 230), utilizando túnel desativado do Metrô	município desistiu dessa intervenção - outra solução implantada
88	Centro- Sul / Leste	Implantação de trecho em Túnel (Via 276)	entre Av. Bandeirantes e Av. Mem de Sá	município desistiu dessa intervenção - outra solução implantada

As demais intervenções – um total de 121, ou pouco mais de 81% - encontram-se “sem previsão de projeto ou obra” (PBH/SUPLAN, 2018).

Apesar do patente quadro de baixa efetividade do VIURBS, é importante salientar a relevância do programa nos processos técnicos do governo municipal e no arcabouço legal do município. A Lei municipal nº 9.959/ 2010 traz em seu Art. 67 a seguinte disposição:

§ 3º - Os projetos executivos das vias e dos parques, bem como os projetos executivos dos equipamentos urbanos e comunitários a serem implantados, serão elaborados pelo Executivo, atendendo às diretrizes do Programa de Estruturação Viária de Belo Horizonte - VIURBS - e às demais políticas municipais setoriais²⁹.

²⁹BELO HORIZONTE. Lei nº 9959 12 de dezembro de 2010. Altera as leis nº 7.165/96 - que institui o Plano Diretor do Município de Belo Horizonte - e nº 7.166/96 - que estabelece normas e condições para parcelamento, ocupação e uso do solo urbano no Município -, estabelece normas e condições para a urbanização e a

Com efeito, o poder público municipal trata o VIURBS como um documento de suporte, consultando-o sempre que existam intervenções para a região. Contudo, a falta de transparência na divulgação dos estudos e do status dos projetos representa um aspecto negativo.

“Um problema que o VIURBS enfrenta para o legado dele é a transparência. Os agentes políticos não parecem muito preocupados em veicular o plano para as pessoas. Isso eu acho um problema grave. Eles alegam que é um problema de especulação imobiliária. Todo tipo de problemas políticos podem acontecer se você de repente começa a falar com as pessoas que aquilo vai ocorrer daquela maneira. Eu já penso que é mais uma forma do político, do oligarco-político ter controle sobre aquilo que ele vai mandar na campanha dele: “Eu tenho esse projeto aqui, mas eu vou favorecer o meu curral eleitoral em tal ponto”, aí ele faz uma intervenção que não tem nada a ver com o VIURBS para favorecer o curral eleitoral dele” (informação verbal, FONTOURA, 2018).

Outras críticas ao VIURBS referem-se ao caráter essencialmente rodoviarista dos estudos de traçado, frequentemente percebidas como superdimensionadas e direcionadas ao tráfego de automóveis particulares, a despeito da fundamentação teórica baseada na promoção do transporte coletivo e pedonal. As críticas ecoam mesmo entre o setor técnico da administração municipal.

“Nunca me interessei [pelo VIURBS]. Sei que é uma lista de lugares para fazer muita obra. Essa é a informação que eu tenho do VIURBS. Dá-lhe obra. Nunca me interessei por isso.

(...)

Não sei se é plano. Eu acho que a vantagem do VIURBS foi ter liberado umas obras, alguns lugares que tinham muita reserva, senão você trava a cidade. A grande vantagem dele foi pelo o que ele não apresentou, que ele liberou os outros lugares. Eu acho que essa é o melhor produto de planejamento dele. Estava com aquelas reservas todas que um dia vai aumentar e libera. Esse é o melhor efeito dele como planejamento. Mas a lista de obras, não fizeram quase nada, não.” (informação verbal, FONTOURA, 2018).

regularização fundiária das Zonas de Especial Interesse Social, dispõe sobre parcelamento, ocupação e uso do solo nas Áreas de Especial Interesse Social, e dá outras providências.

4.2.3 Caso emblemático: Intervenção no. 041

O Estudo de Traçado para a intervenção no. 041 do VIURBS intitula-se “Implantação da interseção em desnível das vias 590 e 810 Av. Álvaro Camargos / Av. Gal. Olímpio Mourão Filho (Via 590) x Av. Pedro I (Via 810) x João Samaha.” Tratava-se da interseção da Via 590 com Av. Dom Pedro I, entre os bairros Planalto, Santa Branca e São João Batista.

O relatório propunha a realização de elevação do greide da Av. D. Pedro I e a construção de uma trincheira sob a via, conforme Figura 1 abaixo.

Figura 1: Vista aérea da concepção original do Estudo de Traçado para a intervenção no. 041. Fonte: PBH/SMURBE, 2008



Como parte dos investimentos realizados com investimento do governo federal em preparação à Copa do Mundo de 2014, um sistema de BRT, ou *bus rapid transit* (Transporte Rápido por Ônibus) foi implantado ao longo dos eixos conformados pelas Avenidas Antônio Carlos / Pedro I e Av. Cristiano Machado. O sistema, implantado em 2013, aproveita parte da infraestrutura advinda do plano de Reestruturação do Transporte Coletivo de Belo Horizonte

(BHBUS), absorvendo as estações de integração Venda Nova, Vilarinho e São Gabriel, pertencentes ao sistema anterior.

Como perceptível no relatório do Ponto no. 041, o VIURBS não considerava o cenário de implantação de um sistema de BRT na Avenida Pedro I. No contexto da implantação do BRT Move, e assegurados vultosos recursos para as obras referentes ao sistema (graças ao Programa de Aceleração do Crescimento), o projeto para a Intervenção nº 041 sofreu radical mudança.

Ao invés da realização da trincheira proposta, foi projetado um conjunto de viadutos que transporiam a Av. Pedro I em diversos pontos. Os viadutos Montese, Monte Castelo, Lúcia Casassanta e Batalha dos Guararapes ofereceriam travessia em desnível – exclusiva a automóveis – assegurando a operação do BRT na pista exclusiva.

Esse último viaduto substituiria as conexões proporcionadas pela trincheira. Trataria-se de uma obra de arte especial com duas alças; a alça Sul conectaria a Av. General Olímpio Mourão Filho à Av. Álvaro Camargos, enquanto a alça Norte estabeleceria a ligação da Av. General Olímpio Mourão Filho à R. Moacyr Fróes.

Figura 2. Concepção do Viaduto Batalha dos Guararapes (Fonte: CONSOL, 2014).



Em 3 de julho de 2014, após a construção do viaduto, durante a retirada do escoramento utilizado para execução da alça sul do viaduto, houve o colapso da estrutura, ocasionando a morte de duas pessoas, ferindo outras 21. A Av. D. Pedro I apenas foi liberada 82 dias após o desabamento, em decorrência dos processos de perícia para avaliação das causas para o colapso e da grande operação de demolição e remoção da alça norte do Viaduto, estruturalmente condenada, além da recomposição do pavimento e sinalização da via.

Após a demolição do que restou do viaduto, a transposição da Av. Dom Pedro I passou a ser realizada em nível, com interseções semaforizadas, a primeira delas conectando a Av. General Olímpio Mourão Filho ao eixo principal e à R. Moacir Fróes, e a segunda conectando a Rua Doutor Américo Gasparini à faixa. As duas interseções semaforizadas configuram ligação entre os bairros São João Batista e Planalto.

Em documento divulgado pela BHTRANS, endereçado à Ouvidoria-Geral do Município em 04 de novembro de 2015 e amplamente noticiado, a empresa afirmava que não haviam sido *“identificados congestionamentos reiterados e/ou defasagem dos veículos entre ciclos semafóricos (...) após a implantação do projeto de adequação da referida interseção para sua operação sem o viaduto”*, aparentemente admitindo que a solução construída seria desnecessária ou supérflua. O mesmo poderia então ser extrapolado para a solução apontada no VIURBS³⁰.

³⁰ Documento disponível em:
https://www.em.com.br/app/noticia/gerais/2016/01/26/interna_gerais,728305/levantamento-da-bhtrans-mostra-que-viaduto-que-desabou-na-pedro-i-era.shtml

5. CAPÍTULO V: REFLEXÕES SOBRE A EFETIVIDADE DOS PLANOS

Neste capítulo, serão apresentadas as principais informações e reflexões a respeito dos fatores que contribuem para *efetividade dos planos*, de acordo com as entrevistas de cada planejador, apontando as temáticas identificadas nas falas de cada entrevistado. Esses dados foram processados a partir da análise textual do discurso em *software* CAQDAS. O objetivo dessa discussão é identificar as temáticas mais frequentes apontadas pelos entrevistados para a não-efetivação de propostas dos documentos de planejamento.

Em seguida, serão realizadas considerações a respeito do tema, e rascunhadas algumas possibilidades para que se possibilite maior efetividade em propostas futuras de planejamento.

5.1 Análise do discurso

Foram selecionadas no texto integral das entrevistas 155 seções codificadas, agrupadas em 11 categorias de discussão. Destas, foram selecionadas as temáticas mais relevantes à elucidação dos motivos de não-efetivação dos planos, especialmente aquelas que suscitaram falas mais propositivas e indicativas, conforme Tabela 8:

Tabela 8. Ocorrência de temáticas mais relevantes nas entrevistas realizadas

Temática	Ocorrências	E1	E2	E3	E4	E5
Interferência Política	26	5	9	4	3	6
Fatores Econômicos	23	5	6	4	3	5
Controle, acompanhamento e Fiscalização	14	2	3	3	3	3
Mudança de Governo	13	3	2	4	1	3
Obras Fora de Planos	13	3	4	2	1	3
Contratação de Empresas e Consultorias	13	1	2	6	2	2
Valorização técnica	12	3	3	2	3	1
Falta de Expectativa de Realização	9		3	3	3	
Seções Codificadas	123					

Dessa forma, estruturaremos essa discussão em torno dos principais fatores utilizados para a codificação e agrupamento do texto das entrevistas.

5.2. Fatores Políticos

Interferências

Interferências políticas perfizeram a maioria das observações dos entrevistados a respeito dos motivos de não-cumprimento das disposições de planejamento. Foram 23 ocorrências codificadas, em todas as cinco entrevistas.

Esses fatores podem relacionar-se a situações paradigmáticas de muito amplo escopo, como o fim do governo militar no Brasil, situações em escala local como o início do mandato de um novo prefeito, em escala intersetorial, referente a conflitos entre diferentes órgãos, ou mesmo intra-setorial, quando há situação adversa nas decisões tomadas por diferentes indivíduos de uma mesma organização.

A maioria dos técnicos entrevistados afirmava que a decisão de realização do plano teria vindo de escalas superiores de governo. Ainda assim, consideram que havia grande autonomia técnica no trabalho de construção do plano. Percebe-se que as interferências políticas não ocorriam necessariamente durante a elaboração dos planos pela equipe técnica, como evidenciado nas respostas às pautas referentes ao tema.

A maioria dos entrevistados, de todos os períodos históricos, considerava ter sofrido pouca pressão política durante o trabalho técnico. Contudo, a análise do discurso das entrevistas codificadas apresentou grande frequência de referências a conflitos políticos, em diferentes escalas.

São também citadas interferências de setores externos, cujos interesses supostamente conflitavam com as intenções dos planos. O tipo mais freqüente de organizações são empresas públicas de outra escala governamental e sindicatos de empresas de transporte e construção civil.

“Para você ver o nível de resistência que teve, nessa época o Paulo Gaitani era Presidente do BNH. Ele veio aqui em Belo Horizonte e, como ele era muito

ligado ao setor de empresários imobiliários, deu uma declaração aqui em Belo Horizonte de que se o plano fosse aprovado o BNH não teria condições de construir unidades habitacionais na região metropolitana. E isso subiu na cabeça do Governador, Aureliano Chaves.” (informação verbal, VILELA, 2018).

“É sempre uma resistência muito grande que é muito ligada pelos interesses empresariais dos dois sindicatos e das empresas de ônibus que não deixam acontecer.” (informação verbal, VILELA, 2018).

É preciso falar que aí há toda uma conotação de bastidores políticos com relação entre os agentes e os sindicatos dos empresários, o vereador que se elege patrocinado por eles, o deputado que também era trocador e vira deputado por questão de transporte. Tem de tudo. (informação verbal, PATROCÍNIO, 2018).

Por vezes, essas pressões materializam-se na forma de obras que não faziam parte dos planos, mas foram realizadas:

Eu penso às vezes... no meu entendimento é canalhice política. Não tem outra explicação. Porque o Plano está lá para todo mundo ver, tem gente falando que o Plano existe por puro capricho. É capricho. Pontos que não foram estudados. O Viaduto Itamar Franco nunca foi estudado pelo VIURBS daquele jeito. A proposta era outra. (...) Só que o cara foi para São Paulo, achou o viaduto estaiado bonito e resolveu fazer o viaduto Itamar Franco na Via Expressa. Que, pra mim, é um despropósito, porque de repente você chega com uma ideia dessa e não tem conselho de patrimônio que impeça de fazer diferente. O cara vai lá e faz uma porcaria. É um capricho. Eu não tenho muita explicação, principalmente quando você prova com números. Foram feitas simulações para o VIURBS. O negócio não é brincadeira. Nós fizemos simulações com vários cenários e tem matemática por trás. Tem engenharia por trás. (informação verbal, SANTIAGO, 2018).

Mudanças de governo

Quatro dos cinco entrevistados apontaram entraves decorrentes de mudanças de governo. Os entrevistados que participaram do PLAMBEL e METROBEL e atravessaram a grande ruptura ocasionada pelo fim do governo militar apontam diversas discontinuidades no processo técnico das organizações após a redemocratização do país, o que ocasionou um processo de negação dos produtos do planejamento compreensivo.

[O EME] era extremamente ambicioso. A escala geográfica é imensa. A multiplicidade de tópicos é extremamente complexa. (...). [Era] uma coisa que dificilmente iria acontecer, e fizemos ela acontecer. Até pelo menos a mudança de governo. Aí na mudança tentaram desmontar o PLAMBEL.

(...)

Governo de Tancredo. Eleição direta. Era uma conquista, mas virou um desastre. Tornou tudo inútil. (informação verbal, VILELA, 2018).

Essas rupturas frequentemente tornam impossível a concretização do que foi planejado, uma vez que o que foi planejado no passado está frequentemente atrelado a uma configuração político-partidária, associada a uma administração ou mandato. Rechaçam-se propostas e políticas, não por contestação técnica, mas por aversão de se absorver propostas de uma administração passada;

“Quando o Tancredo ganhou (...), a METROBEL era a Geni, né. Todo mundo xingava o METROBEL de qualquer jeito, né. E ninguém defendia a METROBEL, ninguém defendia. Nenhum político tinha coragem de defender a METROBEL. Até os políticos do governo xingavam a METROBEL porque pegava bem falar mal da METROBEL. Isso tudo apesar do que a gente fez, que segurou a cidade por 20 anos, né.” (informação verbal, BAPTISTA NETO, 2018).

Essas discontinuidades ocasionadas por uma mudança governamental são também sentidas pelos técnicos que atuaram em momentos de planejamento mais recentes. Por vezes, a mudança de governo representa uma possibilidade de retomada de um plano:

“... considero que o VIURBS como um todo está paralisado esperando recursos. Quando os recursos aparecerem eles serão feitos. Eu não acho que isso é fé, eu acho que isso é uma certeza por que ele repercute muito na cabeça das pessoas e toda vez que tem uma mudança de governo esse projeto volta e continua indo.” (informação verbal, SANTIAGO, 2018).

5.3 Fatores Econômicos

O agrupamento de fatores econômicos figura em segundo lugar entre os motivos apontados como responsáveis pela não-concretização dos planos. As tendências do discurso dos entrevistados apontam ocasiões em que a existência de formas financiamento configura fator crucial para a realização de programas e soluções:

“[A] efetivação do MOMTI, ela aconteceu praticamente só com o dinheiro do Banco Mundial, tá. (...) Foi Banco Mundial. A gente fez o PACOTT da Avenida Pedro II, canalizando, fazendo toda a obra de drenagem profunda da Pedro II, e mais um na Avenida Amazonas que não foi Banco Mundial não. A Avenida Amazonas a gente conseguiu o dinheiro interno aqui para fazer a faixa, a pista exclusiva da Avenida Amazonas. Não foi programa do Banco

Mundial não. Essa a Prefeitura arranhou dinheiro [por outros meios] (informação verbal, BAPTISTA NETO, 2018).

Em outras falas, surgem ocasiões em que o aporte de investimentos terminou por induzir a adoção de medidas não-planejadas de modo a atender as especificidades referentes àquele processo de concessão de recursos:

Eu acho que [o VIURBS] foi pouco efetivado, mais por uma questão econômica do que uma questão necessariamente política. Por que quando o PAC começou a explodir, os projetos começaram a ser feitos na ordem que o plano determinou, basicamente. Na época em que o VIURBS estava sendo feito uma das coisas que o VIURBS ia tratar era a Cristiano Machado e a Antônio Carlos.

(...)

Isso era líquido e certo. Mas aí apareceu muito dinheiro. Aí o pessoal resolveu fazer a obra da Antônio Carlos e da Cristiano Machado sem dialogar com os outros pontos do VIURBS por que não ia dar tempo. O VIURBS ia ser entregue depois da janela de oportunidade que o Governo Municipal tinha para pegar dinheiro do Governo Federal. Então o Governo Municipal resolveu fazer a obra de uma vez. E aí nós não fomos consultados para as obras da Antônio Carlos e da Cristiano Machado. A Linha Verde foi feita e a gente nem viu como eles fizeram os projetos e decidiram as diretrizes. O dinheiro apareceu e eles fizeram contrato com o Governo do Estado e eles fizeram as obras da Linha Verde de qualquer maneira e a Antônio Carlos foi mais ou menos do mesmo jeito. Foram aparecendo recursos e eles foram fazendo as obras enquanto o VIURBS estava sendo feito. Por que não deu tempo de terminar o VIURBS a tempo de manter essa janela de oportunidade com o Governo Federal aberta. (informação verbal, SANTIAGO, 2018).

É importante salientar que fatores econômicos são frequentemente determinados por arranjos políticos, havendo considerável coincidência (*overlap*) em trechos codificados referentes às duas temáticas.

5.4 Fatores Técnicos e Institucionais

Contratação de consultoria técnica

Problemas advindos de produtos contratados pelo poder público a consultorias externas são extremamente frequentes – 13 menções codificadas, presentes em todas as cinco entrevistas. Desde o período do planejamento compreensivo ao VIURBS, os técnicos apontaram conflitos metodológicos, técnicos e conceituais, o que comprometia a qualidade e adequação do produto realizado às intenções iniciais.

[A] consultoria do VIURBS tinha brigas homéricas com a gente por que o município de Belo Horizonte jamais implantaria o BRT. E isso ele falava categoricamente. Consultor falava que Belo Horizonte jamais implantaria o BRT. (informação verbal, SANTIAGO, 2018).

E foi nessa fase que a gente teve muitos embates com o pessoal mais antigo. Porque eram pessoas que vieram da empresa de consultoria de São Paulo. (...) E o objetivo era preparar a bola para licitar esses trabalhos com essa empresa. (informação verbal, VILELA, 2018).

É um produto fraco. Não sei dizer porquê. Não sei dizer por que ele chegou nesse resultado final. Acho que o fato de ter contratado uma consultoria para fazer pode ter sido um dos problemas, talvez a causa maior. Se tivesse sido feito aqui dentro, por nós, como está sendo feito hoje a revisão do PLANMOB, você vai ver que o produto final dessa revisão é muito melhor. Tem erros grosseiros de diagnóstico. Se tem erro de diagnóstico, como vai fazer um diagnóstico? (informação verbal, FONTOURA, 2018).

Dessa forma, infere-se que fortalecer tecnicamente as equipes internas aos órgãos, objetivando o desenvolvimento de soluções *in-house* podem contribuir com uma maior adequação dos estudos às intenções e métodos estabelecidos para planos e projetos.

Valorização Técnica

O fortalecimento e a coesão da equipe técnica, em termos de direcionamento teórico-metodológico, são apontados como um fator recorrente no discurso dos entrevistados.

“Se você teve acesso a todos os documentos do PLAMBEL, você percebe claramente no decorrer da análise do processo de formação desses documentos a mudança. Porque basicamente você tinha no esquema metropolitano de estruturas três propostas de organização espacial. Uma com ideias de subcentro, uma coisa completamente fora de razão. Tinha três alternativas e tinha que discutir essas alternativas e escolher uma. Desenvolver estrutura a partir das situações existentes. Criar um subcentro em Betim. E criar um subcentro de Betim e outro em Confins, na região Norte. Então esses temas na realidade deixaram de resultar e o que aconteceu foi um grupo interno conseguiu mudar a direção disso” (informação verbal, VILELA, 2018).

Antever momentos e oportunidades através de uma produção técnica prolífica é também assinalado como fator que amplia as chances de concretização:

“Mas a gente tinha muito elemento de convicção e muito elemento de argumentação. A METROBEL adquire uma velocidade fantástica tendo em vista que ela já tinha sido projetada com um grau de produtos passíveis de já jogar no campo. Então ela nasce hoje e amanhã ela já está na rua, fazendo.” (informação verbal, PATROCÍNIO, 2018).

Controle, acompanhamento e fiscalização

A maior parte dos entrevistados aponta a necessidade de que se estabeleçam mecanismos de acompanhamento da execução das propostas, de modo a concretizá-las.

“Mas os planos não se auto realizam. Tem que ter operador. (...) Não adianta. O plano não é auto realizado. Tudo precisa de um operador. (...)
[O Plano Diretor] é pouco. Ele é só o conceitual. Na verdade só se materializa via operador. Não adianta. O operador é o agente executivo.”
(informação verbal, PATROCÍNIO, 2018).

5.5 Fatores legais

Complementando o tópico anterior, a transformação das propostas de planejamento em leis figura como alternativa para que se garanta a sua implementação. Lucas Milani Santiago ilustra esse ponto através do atrelamento das propostas do VIURBS às manchas de Projetos Viários Prioritários da Lei de Uso e Ocupação do Solo:

“Então, de uma certa maneira é até importante que exista a mancha de PVP, para as pessoas se lembrarem todos os dias de que existe o VIURBS, de que o VIURBS foi feito, e até uma alternativa válida para permitir o legado de todos esses planos viários será transformá-los em leis, de alguma maneira.

Transformar [os planos] em leis, transformá-los em zoneamento, transformá-los em políticas. Para que o papel não fique amarelado pelo tempo, para que ele vire alguma coisa, para que as pessoas possam consultá-lo. É igual uma peça de teatro. De que adianta uma peça de teatro se não tem ninguém para encenar? Se não tem nenhum diretor, nenhum ator, ninguém preocupado em trazer aquilo para o público, a peça se perde. Os livros são assim também, se não tem ninguém para ler o livro, o livro se perde. As pessoas ignoram. Quantos livros são assim, quantos escritores de best sellers viraram pó porque ninguém quer ler o que eles fizeram? O conhecimento científico tem isso, se simplesmente abandona uma coisa e não lê, ela deixa de ser verdade.”
(informação verbal, SANTIAGO, 2018).

Eu acho que uma falha nesse processo todo que ajuda a não conseguir bons resultados é a inoperância do ministério público. A função do ministério público é ser o xerife das leis. A função deles é exigir o cumprimento das leis. Se as leis no Brasil são tão boas, e são boas mesmo, porque o Ministério Público não exige o cumprimento das leis e da garantia de direitos?

[Planos] não são só para serem feitos. São para serem cumpridos. E os objetivos dos conselhos de políticas públicas e do ministério público é

fiscalizar o cumprimento das leis. O COMPUR está fiscalizando cumprimento do Plano Diretor? Não está. (...) Quem está fiscalizando o cumprimento do Plano Diretor? Ninguém. (informação verbal, FONTOURA, 2018).

5.6. Fatores Conceituais

Uma das hipóteses levantadas no início da pesquisa seria a possibilidade de que os planos sejam, por vezes, contratados e executados sem real expectativa de concretização.

Um dos entrevistados argumenta que em alguns casos, o objetivo do plano é o plano em si, configurando o documento um simulacro:

“ Nós estamos fazendo porque tem que fazer. É claro que tinha um planejamento de Prefeitura naquele momento para os anos 2030 - que era muito melhor do que o governo atual. O planejamento do governo anterior, com todo o seu autoritarismo, era muito mais estruturado do que o governo atual. Mas era tudo mentira. (...) Era tudo um simulacro. Os indicadores, os processos.

(...)

Era muito na linha de sempre buscar efetividade. Mas quais são os indicadores de efetividade do plano de estratégia? Não tem. Mas atualmente em Belo Horizonte, quais são os indicadores de efetividade? Não tem também. (informação verbal, FONTOURA, 2018).

No campo conceitual, é possível que se admita uma visão mais ampla do ato de planejar, para além do plano e sua efetivação como proposta. Alguns entrevistados propõe que os planos seriam um “processo aditivo”, contínuo e sucessivo:

A gente entende que o planejamento urbano, seja de transporte especificamente, seja o planejamento mais lato sensu, é um processo aditivo, né. É um processo em que você tem que ter conhecimento de etapas anteriores, de esforços anteriores pra você desenhar estratégias futuras sem retrabalho, com o mínimo de, uma certa noção de, como é que eu vou dizer isso, é quase impossível você trabalhar no planejamento sem olhar para os esforços anteriores e esperar que você consiga fazer uma coisa satisfatória, nova, boa. (informação verbal, BAPTISTA NETO, 2018).

Zenilton: Eu já tive essas perguntas várias vezes, e é uma reflexão que eu faço. Para mim você tem que considerar que nada é eterno. A não ser no campo do conceito e da ideia. Toda vez que você permeia esse primeiro momento e parte para as ações programáticas você está sujeito a chuvas e trovoadas. Agradar ou desagradar, corresponder ou não, etc. Manter esse tipo de ação apenas nesse “riscamento” ele vai um dia ser rendido. Por que o MOMTI nunca foi modificado e apresentado um novo? Por que ele está fora desse alcance. (...) Por que na verdade há uma desconexão do conjunto, principalmente de quem dá resposta para quem faz a pergunta, aquele

destinatário final, o cidadão, se desconectou. Ou ele foi desconectado. Em algum lugar rompeu o elo que eu chamo de condição primordial. Condição primordial, se for rompida, nada mais se sustenta. E cada um pode fazer o que quiser e achar necessário. É o círculo fechado. (informação verbal, PATROCÍNIO, 2018).

6. CONSIDERAÇÕES FINAIS

O desenvolvimento do presente estudo possibilitou uma análise histórica dos principais planos de transporte e trânsito elaborados para Belo Horizonte e sua região metropolitana, bem como avaliar sua efetividade. Além disso, também permitiu um enfoque peculiar a respeito do tema - o do planejador.

A aplicação de entrevistas semi-estruturadas originou um material textual muito rico e diverso, extrapolando as expectativas de conteúdo originais. A presente coleta de dados através das entrevistas apresenta algumas limitações especialmente no que se refere ao espaço amostral, o que limita a possibilidade de extrapolação para a totalidade do universo dos planejadores. Um maior número de entrevistados, distribuídos em realidades físico-temporais mais diversas poderia oferecer análises mais precisas.

Apesar das limitações identificadas, e de outras que podem ser apontadas, considera-se que o estudo realizado possibilitou a captura de questões, indagações e reflexões de naturezas diversas, elucidando o tópico principal de questionamento dessa dissertação. Indiretamente, as entrevistas evidenciam a vasta quantidade de informação sobre os planos que não se encerra nos volumes nas estantes e bibliotecas.

A utilização de software de análise de dados quantitativos (CAQDAS) para a organização e o tratamento das falas mostrou-se eficiente, oferecendo possibilidades de acesso rápido a textos, agrupamento e codificação de temas e, finalmente, um julgamento introspectivo a respeito dos dados levantados.

Com base nas análises, lançaremos-nos à tentativa de elucidação dos motivos da não-efetivação dos planos e de propor

Por que os planos são pouco efetivados?

É inegável que os fatores relacionados a interferências políticas (internas, externas, coletivas, individuais...) representem o tema codificado mais frequente e mais relevante para a efetividade de um plano. Obviamente existem diversos outros fatores, mas é necessária a compreensão de que *esses fatores políticos interferem em arranjos Institucionais, perspectivas de financiamento e direcionamento metodológico.*

Os entraves e embates advindos do conflito dos interesses de uma minoria poderosa (sindicatos de transportes, a indústria da construção civil, o capital imobiliário...), em contraste aos da maioria da população configuram igualmente uma situação política. As políticas públicas, nas quais se inserem as políticas de transporte e mobilidade, devem equacionar e traduzir as plataformas de instituições e atores políticos, respondendo às demandas sociais.

São muitos os dispositivos legais e normativos que estabelecem a **exigência de planejamento**, sobretudo na forma do Plano Diretor. Porém, as normas são notadamente genéricas e sua regulamentação e implementação depende de muitos fatores que vão além de tais exigências, conforme sustentado por GOULART *et. al.* (2016):

Contudo, na medida em que essas imposições são relativamente genéricas, sua aplicação depende basicamente das formas aplicadas e das escolhas dos governos locais quanto aos termos e ao alcance dessa participação. Isto posto, a orientação político-ideológica e o conteúdo programático do governo de turno serão determinantes para a inclusão e extensão de formatos participativos (GOULART *et. al.*, 2016, p. 466).

Os fatores políticos que interferem no resultado de um plano não se limitam a uma macropolítica nas diversas escalas de governo. A mera situação de uma pessoa em um cargo ou função de coordenação ou chefia é, em si, um ato político. As ações são tomadas pelo indivíduo, mas o indivíduo não estaria naquela posição não fossem indicações ou qualquer outra relação política entre o ator e os tomadores de decisão.

O aparente repúdio da visão do *planejamento como ato político* é, na realidade, nociva ao desenvolvimento de planos efetivos, uma vez que limita a inserção do plano na práxis da construção da cidade:

“...por mais que se tentasse introduzir elementos de uma arquitetura mais avançada, mais aberta, como a participação popular ou um profundo estudo da região a ser trabalhada, existia um elo ainda muito forte com o positivismo que esvaziava qualquer discurso. O que restava era uma falácia asséptica, distanciada da práxis e da realidade, ou seja, da política.

(...)

A distância antagônica e os equívocos se reforçam quando, dentro do sistema de planejamento, a figura do gestor do espaço urbano está completamente

dissociada do processo de planejamento. Assim, parece acontecer um duplo movimento de alienação: do técnico em relação à realidade, ao vivido, e do político em relação ao planejamento em si (FERREIRA, 1999, p. 52).

Assim, a alienação do papel político do planejamento limitaria as possibilidades de se levar a cabo as propostas de ações e políticas públicas.

Como garantir planos mais efetivos no futuro?

A partir dos dados estudados e discussões realizadas ao longo dessa pesquisa, é veemente a necessidade de que se produzam mais análises sistemáticas e críticas dos esforços de planejamento, tanto pela comunidade acadêmico-científica quanto em nível organizacional. Pouca literatura sobre os planos é produzida. Em geral, os responsáveis pela elaboração publicam relatórios-síntese do plano, que simplesmente relata e apresenta os diagnósticos e propostas. Poucos trabalhos de descrição conjuntural ou mesmo de acompanhamento, avaliação, monitoramento e crítica são realizados.

A contínua pesquisa, catalogação, sistematização e disponibilização de dados sobre esforços de planejamentos prévios, através de meios tecnológicos constantemente atualizados e de amplo acesso, pode contribuir para que se garanta a continuidade e efetividade dos planos, uma vez que poderiam subsidiar estudos comparativos, resultando em propostas e arranjos mais coerentes com a realidade política.

Esse olhar retrospectivo poderia ser útil por diferentes motivos:

- 1) Levantar o universo de ideias, propostas e disposições no tempo e no espaço;
- 2) Identificar dificuldades, equívocos ou entraves sofridos no processo de desenvolvimento e implementação;
- 3) Analisar a efetividade histórica dos planos, projetos e programas;
- 4) Identificar atores e conjunturas que levaram ao sucesso ou fracasso de propostas;
- 5) Retomar ideias e conceitos interessantes ao momento presente, que poderiam ser empregadas em novos planos.

Ainda que se promova esse olhar retrospectivo, é importante provocar pensamentos disruptivos e inovadores de modo acompanhar as transformações espaciais e sociais do espaço urbano, à luz das experiências positivas e negativas do passado.

No campo político-institucional, o estabelecimento de arranjos que configurem *agentes operadores* para o plano, mediando as propostas e a realidade, figura nas falas de diversos entrevistados. Um órgão, divisão ou conselho responsável pela operacionalização dos planos poderia representar um caminho válido para que se garantisse prosseguimento à realização das propostas, resistindo interferências relacionadas a interesses avessos às necessidades da população.

Como afirmam GIDDINGS & HOPWOOD (2006, p.2), “Só é possível ter um plano se existe autoridade e poder legítimos para efetivá-lo” (tradução nossa)³¹, de modo que a realização de um grande plano é intrinsecamente conectada às estruturas de autoridade e pode. - ou seja, alijadas dessas estruturas, o plano torna-se uma acumulação de ideias e pensamento, distante da realização concreta.

Especial atenção deve ser dispensada para a estruturação de mecanismos de controle e acompanhamento de planos e projetos, com o estabelecimento de indicadores para a avaliação e reavaliação das disposições. Esse monitoramento poderia contribuir para que as propostas encontrem maior efetividade, bem como permitir transparência a respeito do status de cada plano para a própria organização e para a sociedade.

Aqui merece retomada o conceito de *accountability* ou responsabilização. É fundamental que se adotem metodologias de controle e acompanhamento das instituições públicas responsáveis pelo planejamento territorial, conferindo transparência nos processos, o que falta à administração pública brasileira, como apontam FONSECA *et al.* (2014):

Apesar dos inúmeros avanços ocorridos desde 1988, o Brasil permanece – notadamente em seu aparato estatal – fortemente opaco quanto a diversas de suas ações. Entende-se que uma democracia *accountable* somente será possível com a criação, mesmo que paulatina, de aparatos institucionais que: a) garantam a transparência dos recursos públicos e de tudo o que os cerca (contratos, licitações etc.); b) possibilitem a participação popular, notadamente da sociedade politicamente organizada na formulação, implementação e monitoramento das políticas públicas estatais, e c)

³¹ “(...) you can only have a masterplan if you have legitimate authority and power to carry it out”

consequentemente permitam e estimulem o “controle social” dos cidadãos e grupos organizados. Ao Estado cabe a demanda para que seja responsivo, isto é, baseado nos princípios da *accountability*. Embora parte dessa agenda já esteja em operação, ainda permanece distante da institucionalidade sistêmica (FONSECA, *et. al.* p.145).

Por fim, uma reflexão pode ser feita: ao se considerar o planejamento e dos planos como um processo conceitual, contínuo e aditivo, capaz de influenciar os processos e produtos futuros, o plano não encontra fim em si mesmo. Mesmo os incontáveis volumes produzidos e esquecidos nas estantes e gavetas dos órgãos de planejamento ao longo das décadas estão a cumprir um objetivo.

Por isso [o plano] é inatingível no ponto de vista de concretude. Ele não se materializará plenamente nunca, mas ele vai sempre estar caminhando, somando e acrescentando as coisas do futuro. Entendeu? É sobre essa ótica que você pode se considerar capaz de administrar o futuro. Lidar com as incertezas e com as ocorrências esporádicas, aleatórias e randômicas.(informação verbal, PATROCÍNIO, 2018).

Em última análise, os esforços de planejamento servem à população da cidade, que se beneficia dos efeitos das ações realizadas, e padece a falta delas. A sociedade paga um alto preço pela falta de efetividade dos planos, não apenas pelo custo financeiro e temporal da sua realização, como também pelos efeitos negativos à vida na cidade advindos da falta de concretização de suas palavras.

7. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

AGUIAR, Tito Flavio Rodrigues de. **Vastos subúrbios da nova capital: formação do espaço urbano na primeira periferia de Belo Horizonte**. Belo Horizonte, 2006. Tese (Doutorado) – Programa de Pós-graduação em História, Universidade Federal de Minas Gerais.

AMARAL, Marcelo Cintra do. **A mobilidade da cidade aos pedaços**. Tese de Doutorado. Instituto de Geociências, Departamento de Geografia, Universidade Federal de Minas Gerais, 2015.

ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES PUBLICOS - ANTP. **Transporte humano: cidades com qualidade de vida**. São Paulo: ANTP, 1997

AZEVEDO, Sérgio ; MARES GUIA, Virgínia Rennó. **A gestão do transporte na Região Metropolitana de Belo Horizonte**. In: XXII ENCONTRO ANUAL DA ANPOCS. Caxambu – MG, 1998.

AZEVEDO, Sergio de & PRATES, Antonio Augusto. **Planejamento Participativo, Movimentos Sociais e Ação Coletiva**. In: Ciências Sociais Hoje. São Paulo, ANPOCS/ Vértice, 1991.

AZEVEDO, Sérgio de; CASTRO, Mônica Mata Machado de. **Política de Transporte na Região Metropolitana de Belo Horizonte: O Papel da Metrobel***In: Rev. Adm. públ.*, Rio de Janeiro, 21(3):82-108. jul./set. 1987

AZEVEDO, Sérgio de; MARES GUIA, Virgínia Rennó dos. **A trajetória da gestão metropolitana de Belo Horizonte**. *In: Luciana Teixeira de Andrade; Jupira Gomes de Mendonça; Alexandre Magno Alves Diniz. (Org.). Belo Horizonte: transformações na ordem urbana. Belo Horizonte: Letra Capital: Observatório das Metrôpoles; PUC-Minas, 2015, p. 49-87.*

BAHIA, Cláudio Lister Marques. **Belo Horizonte: Uma Cidade Para a Modernidade Mineira**. *In: Cadernos de Arquitetura e Urbanismo, Belo Horizonte, v. 12, n. 13, p. 185-200, dez. 2005.*

BAPTISTA NETO, Osias. **Entrevista I** [28/02/2018]. Entrevistador: Thiago Medeiros de Castro Silva. Belo Horizonte, 2018. 2 arquivos .mp3 (114 min.). A entrevista na íntegra encontra-se transcrita no Apêndice A desta dissertação.

BELO HORIZONTE. Lei Municipal nº 5.953, de 31 de julho de 1991, que autoriza o Executivo a constituir e organizar uma Sociedade de Economia Mista sob a denominação de Empresa de Transportes e Trânsito de Belo Horizonte S/A -BHTRANS - e dá outras providências.

BELO HORIZONTE. Lei nº 9959 12 de dezembro de 2010. Altera as leis nº 7.165/96 - que institui o Plano Diretor do Município de Belo Horizonte - e nº 7.166/96 - que estabelece normas e condições para parcelamento, ocupação e uso do solo urbano no Município -, estabelece normas e condições para a urbanização e a regularização fundiária das Zonas de Especial Interesse Social, dispõe sobre parcelamento, ocupação e uso do solo nas Áreas de Especial Interesse Social, e dá outras providências.

BELO HORIZONTE. **VIURBS - Programa de Estruturação Viária de Belo Horizonte - Relatório Síntese.** Disponível em: <http://www.pbh.gov.br/smpl/PUB_P016/VIURBS.pdf> Acesso em: 5 mai. 2018.

BELO HORIZONTE. Prefeitura de Belo Horizonte – Subsecretaria de Planejamento Urbano (SUPLAN). **Resposta a consulta a informações públicas através da Lei de Acesso à Informação.** 2018

BRASIL. **Estatuto da Cidade:** Lei 10.257/2001 que estabelece diretrizes gerais da política urbana. Brasília, Câmara dos Deputados, 2001, 1ª Edição.

BRASIL. Lei Complementar Nº 14, de 8 de junho De 1973. Estabelece as regiões metropolitanas de São Paulo, Belo Horizonte, Porto Alegre, Recife, Salvador, Curitiba, Belém e Fortaleza.

BRASIL. Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão. Secretaria de Orçamento Federal. Secretaria de Planejamento e Investimentos Estratégicos. **Indicadores - orientações básicas aplicadas à gestão pública.** Brasília, setembro 2012. 64 p.

CASTELLS, M; BORJA, J. **As cidades como atores políticos.** *In:* Novos Estudos, n. 45, p. 152- 166, 1996

COMPANHIA DE SANEAMENTO DE MINAS GERAIS; FUNDAÇÃO JOÃO PINHEIRO; INSTITUTO ESTADUAL DO PATRIMONIO HISTORICO E ARTISTICO DE MINAS GERAIS; COLEÇÃO BELO HORIZONTE. **Saneamento básico em Belo Horizonte:** trajetória em 100 anos : os serviços de água e esgoto. Fascículo 5: Saneamento e paisagem urbana. Belo Horizonte: Fundação João Pinheiro, Centro de Estudos Históricos e Culturais, 1996

CONSOL. **Viaduto Batalha dos Guararapes (relatório)** 19p. Belo Horizonte, 2014. Disponível em <http://www.consol.eng.br/images/Guararapes.pdf>

CONTINENTINO, Lincoln. **Plano de Urbanismo de Belo Horizonte (Justificativa de uma proposta para sua organização, apresentada à Comissão Técnica Consultiva de Belo Horizonte, em 1935)** *In:* Saneamento e Urbanismo, 1937, p. 337-344.

COSTA, Geraldo Magela.; MENDONÇA, Jupira. **Planejamento urbano no Brasil; trajetória, avanços e perspectivas**. Belo Horizonte: C/Arte, 2008.

COSTA, H. S. M. **A reforma urbana e a busca da cidadania**. In: Revista Indicador, n. 27. Belo Horizonte: ALEMGO, 1989. p. 891-899.

COSTA, Heloisa. **Habitação e produção do espaço em Belo Horizonte**. In: MONTE-MÓR, Roberto (Org.). Belo Horizonte: espaços e tempos em construção. Belo Horizonte: PBH/CEDEPLAR/UFMG, 1994.

COTA, D.A. **A parceria público-privada na política urbana brasileira recente: reflexões a partir da análise das operações urbanas em Belo Horizonte**. IGC/UFMG, 2010.

FARIA, C. A. P. **De volta a um futuro incerto: relações intergovernamentais e gestão metropolitana na RMBH**. In: Revista de estudos urbanos e regionais, v. 10, n. 2, 2008. p. 51-71.

FERREIRA, Tânia M. A. **Planejamento Urbano: reflexões sobre as práticas no município de Belo Horizonte**. Belo Horizonte: IGC-UFMG, 1999. (Dissertação: Mestrado em Geografia).

FJP; PLAMBEL. **Esquema metropolitano de estruturas**. Belo Horizonte: Fundação João Pinheiro, 1974.

FJP; PLAMBEL. **Plano Metropolitano de Transportes. Volume V: Modelo Metropolitano para o Transporte Integrado (MOMTI)**. Belo Horizonte: Fundação João Pinheiro, 1974.

FUNDAÇÃO JOÃO PINHEIRO. **Saneamento básico em Belo Horizonte: Trajetória em 100 anos. Os serviços de água e esgoto**. 1997

GASKELL, Martin. Entrevistas Individuais e grupais. In: BAUER, Martin W.; GASKELL, George.; GUARESCHI, Pedrinho A. **Pesquisa qualitativa com texto, imagem e som: um manual prático**. 1.ed. Petrópolis, RJ: Vozes, 2000

GIDDINGS, B. ; HOPWOOD, B. **From evangelistic bureaucrat to visionary developer: the changing character of the master plan in Britain**. In: Planning Practice and Research, 21 (3). pp. 337-348. 2006

GIL, Antonio Carlos. **Métodos e técnicas de pesquisa social**. 6. ed. - São Paulo : Atlas,. 2008.

GOMES, M. A. F. & LIMA, F. J. M. Pensamento e prática urbanística em Belo Horizonte, 1895-1961. In: LEME, Maria Cristina da Silva (coord.). **Urbanismo no Brasil – 1895-1965**. São Paulo, SP: Studio Nobel; FAUUSP; FUPAM, 1999

GOMIDE, ALEXANDRE DE ÁVILA; IPEA. **Transporte urbano e inclusão social: elementos para políticas públicas**. Rio de Janeiro: IPEA, 2003

GOULART, J.O.; TERCI, E.T.; OTERO, E.V. **Planos diretores e participação política: políticas públicas de planejamento entre o empresariamento e o estatuto da cidade.** *in:* Rev. Adm. Pública — Rio de Janeiro 50(3):455-476, maio/jun. 2016

GOUVÊA, Ronaldo Guimarães. **A questão metropolitana no Brasil.** Rio de Janeiro: Ed. FGV, 2005.

GUIMARÃES, Humbeto Alvim; SANTIAGO, Lucas Milani; COSTA, Tiago Esteves Gonçalves. Mobilidade Urbana. *In:* CALDAS, Maria Fernandes; MENDONÇA, Jupira Gomes de; CARMO, Lelio Nogueira do (org.). **Estudos urbanos: Belo Horizonte - 2008 : transformações recentes na estrutura urbana.** Belo Horizonte: Prefeitura de Belo Horizonte. Biblioteca Pública Infantil e Juvenil de BH, 2009.

HARVEY, David. **Do gerenciamento ao empresariamento: a transformação da administração urbana no capitalismo tardio.** *In:* Espaço & Debates - Revista de Estudos Regionais e Urbanos, v. 1, n. 39, p. 48-63, 1996.

JACOBS, Jane. **Morte e vida de grandes cidades.** Martins Fontes, São Paulo; 1ª edição, 2000

KELLE, Udo. Análise com auxílio de computador: codificação e indexação. *In:* BAUER, Martin W.; GASKELL, George.; GUARESCHI, Pedrinho A. **Pesquisa qualitativa com texto, imagem e som: um manual prático.** 1.ed. Petrópolis, RJ: Vozes, 2000

LEIVA, Guilherme de Castro. **Reocupação do centro de Belo Horizonte: as possibilidades de uma nova circulação viária.** Dissertação de Mestrado. UFMG, 2006

LEME, Maria Cristina da Silva (coord.). **Urbanismo no Brasil – 1895-1965.** São Paulo, SP: Studio Nobel; FAUUSP; FUPAM, 1999.

MARCONI, M. A.; LAKATOS, E. V.. **Metodologia científica.** São Paulo: Editora Atlas, 2007.

MARICATO, Ermínia. **As idéias fora do lugar e o lugar fora das idéias.** *In:* Arantes, O. et al. A cidade do pensamento único: desmanchando consensos. Petrópolis: Vozes, 2000.

MARTINS, Sérgio. **A metrópole e o automóvel.** Projeto de pesquisa, Instituto de Geociências, Departamento de Geografia, Universidade Federal de Minas Gerais, 2007.

MINAS GERAIS. Governo do Estado. Agência de Desenvolvimento Integrado da Região Metropolitana de Belo Horizonte. **Plano Metropolitano.** Breve Histórico da Gestão Metropolitana da RMBH. Disponível em: <http://www.rmbh.org.br/mzrmbh/pt-br/content/rmbh.htm> (Consulta em: 30/05/18).

MINAS GERAIS. **Lei nº 9527, de 29 de dezembro de 1987.** Dispõe sobre a Administração da Região Metropolitana de Belo Horizonte, e dá outras providências. Minas Gerais, Belo Horizonte, p.654-660, 30 de dezembro de 1987.

MONTE MÓR, R. L. M.. Belo Horizonte: A Cidade Planejada e a Metrópole em Constru o. In: MONTE-M R, Roberto Luís de Melo.. (Org.). **Belo Horizonte: Espaços e Tempos em Constru o**. Belo Horizonte: CEDEPLAR-PBH, 1994, v. , p. 29-50.

MONTE M R, R. L. M.; PAULA, João Antonio de. **As três inven es de Belo Horizonte**. Anuário Estatístico de Belo Horizonte, Belo Horizonte, v. 1, p. 27-49, 2000.

NOGUEIRA, A.M. Verbete: Assembleia Nacional Constituinte de 1987-88. In: DHBB-Dicionário Histórico-Biográfico Brasileiro: p s-1930. 1  edic o. Rio de Janeiro: Funda o Getúlio Vargas, CPDOC (2002).

OLIVEIRA, Marcos Fontoura de. **Ausências, Avanços e Contradi es da Atual Política Pública de Mobilidade Urbana de Belo Horizonte: uma pesquisa sobre o direito de acesso amplo e democrático ao espaço urbano**. Tese de Doutorado, PUC-MG, 2014

OLIVEIRA, Marcos Fontoura de. **Entrevista IV** [13/01/2018]. Entrevistador: Thiago Medeiros de Castro Silva. Belo Horizonte, 2018. 1 arquivo .mp3 (56 min.). A entrevista na íntegra encontra-se transcrita no Apêndice D desta disserta o.

PARREIRAS, Matheus.. **Levantamento da BHTrans mostra que viaduto que desabou na Pedro I era desnecessário**. Estado de Minas, p. 5, 26 jan. 2016. Disponível em: <https://www.em.com.br/app/noticia/gerais/2016/01/26/interna_gerais,728305/levantamento-da-bhtrans-mostra-que-viaduto-que-desabou-na-pedro-i-era.shtml>. Acesso em: 5 jun. 2018

PATROCÍNIO, Zenilton Kleber Gonçalves do. **Entrevista II** [15/03/2018]. Entrevistador: Thiago Medeiros de Castro Silva. Belo Horizonte, 2018. 1 arquivo .mp3 (132 min.). A entrevista na íntegra encontra-se transcrita no Apêndice B desta disserta o.

PINHO, José Antonio Gomes de; SACRAMENTO, Ana Rita Silva. **Accountability: já podemos traduzi-la para o português?** in: Rev. Adm. Pública [online]. 2009, vol.43, n.6, pp.1343-1368

REIS, Aarão. **Relatório da Comissão de Estudo das localidades indicadas para a nova Capital**. Apresentado ao Governo de Minas Gerais, em 1893.

RESENDE, Maria Efigênia Lage de. **Uma interpreta o sobre a funda o de Belo Horizonte**. In: SIMPÓSIO NACIONAL DOS PROFESSORES UNIVERSITÁRIOS DE HISTÓRIA, 7., 1973, Belo Horizonte. Anais do VII Simpósio Nacional dos Professores Universitários de História. A cidade e a História. São Paulo: [FFLCH-USP], 1974. v. 1, p. 631-633.

RIBCZUK, P.; NASCIMENTO, A. R. do. **Governança, Governabilidade, Accountability e Gestão Pública: Critérios de conceitua o e aferi o de requisitos de legitimidade**. Revista Direito Mackenzie. V. 9, n. 2, p. 218-237, jun-dez 2015.

RICHARDSON, R. J. **Pesquisa social: métodos e técnicas**. 3. ed. São Paulo: Atlas, 1999.

ROLNIK, R.; SOMEKH, N.. **Governar as Metr6poles:** dilemas da recentraliza7ao. In: GONÇALVES, M. F., BRANDÃO, C. A., GALVÃO, A. C. (Org.). **Regiões nas cidades, cidades nas regiões:** o desafio Urbano-regional. São Paulo: UNESP, 2004, p.95-104

RODOVALHO, M., & PASQUALETTO, A. **Eficácia e Efetividade do Plano Diretor de Goiânia.** Revista EVS - Revista de Ciências Ambientais e Saúde, 39(1), 45-60, 2012

SANTIAGO, Lucas Milani. **Entrevista V** [13/01/2018]. Entrevistador: Thiago Medeiros de Castro Silva. Belo Horizonte, 2018. 1 arquivo .mp3 (64 min.). A entrevista na íntegra encontra-se transcrita no Apêndice E desta dissertação.

SEABRA, Odette Carvalho de Lima. **Urbanização e fragmentação: a natureza natural do mundo.** *Revista Geografares*, Vitória, v. 1 n. 1, jun.2000.

SELLTZ, Claire. **Métodos de pesquisa nas relações sociais.** São Paulo: E.P.U., 1965

TONUCCI FILHO, João Bosco Moura. **Dois momentos do planejamento metropolitano em Belo Horizonte:** um estudo das experiências do PLAMBEL e do PDDI-RMBH. Dissertação de Mestrado – Área de Concentração: Planejamento Urbano e Regional – FAUUSP. São Paulo, 2012

VILELA, Jorge Fernando. **Entrevista III** [16/02/2018]. Entrevistador: Thiago Medeiros de Castro Silva. Belo Horizonte, 2018. 1 arquivo .mp3 (56 min.). A entrevista na íntegra encontra-se transcrita no Apêndice C desta dissertação.

VILLAÇA, Flávio. **Dilemas do Plano Diretor.** São Paulo, Abr 1998. Disponível em: <<http://www.flaviovillaca.arq.br/pdf/cepam2.pdf>>. Consultado em 11 de Maio de 2017.

APÊNDICE A

Transcrição da entrevista realizada pelo pesquisador com Osias Baptista Neto, em 28/02/2018, em Belo Horizonte (BAPTISTA NETO, 2018).

Pesquisador (P): Osias, antes de mais nada, para uma questão de contexto pessoal, eu sei que você trabalhou nas diretorias de tráfego e operações da METROBEL. Essa foi a sua primeira experiência em planejamento ou você já tinha experiências anteriores a essa?

Osias Baptista (Entrevistado 1 - E1): Não, não, eu trabalhei no PLAMBEL desde 1972. Eu entrei na Fundação João Pinheiro, no PLAMBEL, e eu era da UFMG do Centro de Computação, e a Fundação João Pinheiro fez um convênio com a Universidade para criar uma equipe que ia processar as pesquisas que a Fundação João Pinheiro ia fazer: o primeiro estudo, primeiro trabalho de planejamento urbano da Região Metropolitana de Belo Horizonte

P: Certo.

E1: E então eu fui para essa equipe, acabou que não conseguiram acertar contratualmente o convênio entre o Estado, a Fundação e a Universidade por diferenças de níveis. Desde aquela época essas coisas já eram complicadas, e então a Fundação João Pinheiro contratou a gente e eu fui ser coordenador da equipe de processamento de dados do PLAMBEL. 90% do que eu trabalhava em matéria de processamento de dados eram área de transportes e os outros 10% eram da área de uso do solo e economia urbana, que eram as três linhas que o PLAMBEL trabalhava.

E1: Então eu trabalhei de 1972, 1973, me formei, então, já antes de me formar como auxiliar técnico, como programador, e depois como analista, até 1977 eu trabalhei em toda parte de produção de informação do planejamento, em 1977 eu passei para área de transportes, porque eu me especializei tanto na aplicação quanto no processamento, e fui ser coordenador de programas, fui coordenador do programa do Modelo Metropolitano de Transporte Integrado - MOMTI. Eu era coordenador do programa, a gente tinha uma equipe que na realidade a grande coordenação quem fazia era o diretor técnico do PLAMBEL, que era o Zenilton,

Zenilton Gonçalves do Patrocínio, que é um dos gênios que esse país já produziu. Nessa época teve um fato que foi muito interessante: que o PLAMBEL produziu seus documentos e terminou mais ou menos o que estava se propondo a fazer e ficou meio “sem serviço”. Enquanto as outras áreas do PLAMBEL ficavam lá meio na espera, o Zenilton juntou a equipe e falou o seguinte: “vamos fazer projetos”.

E1: Então nós começamos a desenvolver o planejamento que o PLAMBEL tinha feito, o chamado Modelo Metropolitano de Transporte Integrado.

E1: Nós começamos a fazer projetos, e fizemos uma pilha enorme de projetos sem cliente, porque quem gerenciava o trânsito era o DETRAN, quem fazia as obras era a Prefeitura, e quando chegou na virada de 1979, por aí assim, o Banco Mundial tinha um convênio com a EBTU, Empresa Brasileira de Transporte Urbano, do Ministério do Transporte, que era a empresa que dava assessoria e coordenava todo o trabalho de transporte no Brasil com os municípios. Tinha o convênio e o Rio de Janeiro se dispôs com o Banco Mundial por alguma razão que eu não me lembro qual, uma questão relacionada ao metrô e coisas do tipo, e saiu do convênio. E então o Banco Mundial ficou com uma abertura de 45 milhões de dólares que iam ser investidos no Rio e não tinha para quem investir. E saiu catando as cidades brasileiras pra ver quem tinha alguma coisa pronta.

E1: Chegaram em Belo Horizonte e ficaram maravilhados, porque a gente tinha uma pilha de projetos implantáveis num estudo bem avançado, e era a única cidade que tinha isso. Então foi criado o primeiro convênio EBTU/BID-Belo Horizonte, que gerou o projeto da área central, gerou o programa ordinário de pavimentação e os PACOTTs. PACOTT era “Plano de Aumento da Capacidade Operacional de Transporte e Trânsito” dos principais eixos de Belo Horizonte. Então nós tínhamos feito projetos para as avenidas Antônio Carlos, Pedro II, Amazonas, Cristiano Machado, Rua Niquelina, Rua Padre Eustáquio, Avenida Prudente de Moraes. Nós separamos a cidade em eixos e tínhamos feito projetos para todos esses eixos. E eu especificamente tinha feito projeto para a Avenida Cristiano Machado.

P: Certo.

E1: Quando chegou esse programa, uma das linhas que o Banco financiou nesse projeto foi exatamente a extensão da Av. Cristiano Machado, que era a Avenida Cosmópolis, que acabava logo ali na altura da R. Mauro Aarão, perto de onde é o Minas Shopping hoje.

E1: Então a gente fez o projeto da Av. Cristiano Machado chegando até ali, teve o dinheiro do Banco Mundial e isso desencadeou um processo grande, inclusive esse processo dentro do PLAMBEL, em que nós criamos um núcleo que chamava PETT - Programas Especiais de Transporte e Trânsito - que ficou por conta de trabalhar só com o convênio com o Banco Mundial com esses projetos. Ele ficou com coordenação do Francisco Magalhães da Rocha, que coordenava esse trabalho, enquanto eu coordenava a parte de trânsito, de tráfego. Não se falava trânsito - trânsito era uma coisa do DETRAN.

E1: Então eu coordenava toda a parte de tráfego, tinha a parte de projetos, a parte de tráfego, estudos funcionais, planejamento... e isso foi o embrião da criação da METROBEL.

E1: Quando se criou a METROBEL em 1980/81, não me lembro exatamente qual dos dois, eu fui ser superintendente de planejamento de tráfego da METROBEL. Aí nós implantamos os projetos que a gente tinha desenvolvido no PLAMBEL, a gente tinha começado a implantar e a METROBEL junto com a Prefeitura fez a implantação.

E1: Então nós implantamos o Projeto da Área Central - PACE - que foi a grande reformulação em que a gente mudou totalmente a característica da área central em termos de uso e inovou com uma série de coisas que hoje estão sendo retomadas como uma novidade. A gente fez em 1980 por exemplo as grandes quadras ambientais, que a gente chamava de áreas ambientais, agora Barcelona está fazendo e todo mundo está achando super chique; nós fizemos um plano de circulação da área central em que a gente concentrava o deslocamento das principais avenidas em algumas ruas, e no restante a gente montou um plano de circulação tão intrincado, mas engenhosamente intrincado, para evitar que as pessoas se atrapalhassem.

E1: Isso por dentro da área central, porque a gente queria que houvessem bolsões de áreas ambientais dentro da área central, dentro da Avenida do Contorno, em que as pessoas pudessem residir, pois uma das coisas do diagnóstico que era muito interessante era que a

maior parte do investimento público que havia na cidade estava dentro da área central e só funcionava durante 8 horas por dia.

E1: À noite você tinha todo o hipercentro “morto”, e cada vez se expandindo mais, então você tinha uma deseconomia gigantesca por ter uma infraestrutura não utilizada. Além disso, havia também esse conceito de não expulsar a população para longe, então a gente criou esse conceito de áreas ambientais. Mais tarde foi gradativamente retalhado para facilitar o trânsito dos veículos, e começaram a se retalhar as áreas ambientais e diversos projetos foram modificados por conta disso.

E1: E aí nós fizemos a METROBEL. Na METROBEL, eu fui inicialmente Superintendente de Planejamento de Tráfego. Quando Tancredo Neves entrou no governo, eu fui convidado para ser Diretor de Operações. Como Diretor de Operações, eu assumi a parte operacional, é interessante dizer que nesse momento a gente fez o PROBUS, que é a grande reformulação do transporte coletivo de Belo Horizonte - o PACE e o PROBUS mudaram a cidade para sempre.

E1: A cidade tinha um trânsito completamente desorganizado, não vou falar amador, não pode falar que uma pessoa que é profissional é amador, mas sem nenhuma tecnologia específica ao trânsito. A parte de engenharia do DETRAN tinha alguns engenheiros competentes, mas não tinham uma formação teórica mais, e nem conheciam o resto do mundo para saber o que acontecia, tinha muito advogado no meio.

P: Eu acho que eu entendo o que você está querendo dizer como amador, é uma coisa quase vernacular....

E1: Vai fazendo por que gosta.

P: Alguma coisa do tipo.

E1: Eu tenho uma discussão muito grande em “amador” porque tem algumas categorias em que o amador é muito melhor que o profissional, porque ele não faz para ganhar dinheiro, ele faz porque quer.

E1: Então quando a gente fala “um amador” até com uma função pejorativa, mas na realidade um amador não é pejorativo, o amador é aquele que ama o que faz e faz porque gosta. O que acontecia é que eles faziam sem ter uma competência profissional estabelecida, com a exceção de praticamente um engenheiro que era muito inteligente lá, mas a média estava fazendo o que tinha que fazer, ninguém tinha formação ninguém fez curso, ninguém estudou, e a turma do PLAMBEL tinha estudado muito. Eu fui para a Inglaterra estudar, Zenilton foi para a Alemanha estudar, Chico¹ foi para a Inglaterra estudar.

E1: Então a gente tinha um conhecimento, o pessoal já tinha mestrado, um pessoal de um nível mais alto. E aí nós implantamos o PROBUS, que foi uma reformulação. A gente tinha 200 e tantas empresas de ônibus em Belo Horizonte, praticamente uma empresa tomando conta de cada linha e as linhas todas convergindo para o centro da cidade, com tarifas calculadas individualmente por linha. Então, você tinha linhas mais longas com muitos passageiros que eram mais baratas que linhas mais curtas com poucos passageiros, havia desequilíbrios fantásticos.

E1: Então nós criamos na época as linhas, reformulamos o sistema que tinha basicamente as linhas de bairro a bairro, dentro da Contorno - que a gente chamava linhas diametrais. Havia as linhas circulares - até hoje existem os circulares amarelinhos pela Contorno, Getúlio Vargas, que foram criados nessa época.

E1: Criamos as linhas semi-expressas, que eram linhas metropolitanas de fora de Belo Horizonte; elas vinham, davam uma volta pelo centro e voltavam. E as linhas expressas, que eram de cidades mais distantes, de Pedro Leopoldo, de Caeté, e que tinham ponto final no centro. A teoria era a seguinte: que as pessoas primeiro descobriram que no corredor da rua Padre Eustáquio, por exemplo, tinha ônibus para todos os outros, então as pessoas descobriram que antes pegar a linha Padre Eustáquio ia pra pegar outro ônibus.

¹ Francisco Magalhães da Rocha, que foi membro do setor de Estudos de Sistema Viário, Transportes e Trânsito do PLAMBEL.

E1: 450.000 trocas foram eliminadas quando se fez esse sistema diametral. Então era gente que andava em média um quilômetro para trocar de ônibus. Então, essa pessoa ou podia escolher o ônibus certo, de qualquer lugar tinha ônibus que ia para a Av. Amazonas, da Amazonas ele tinha, da Av. Antônio Carlos ele podia ir para qualquer lugar, ou, se fosse lugar mais metropolitano, em algum lugar do percurso esse laço que a linha dava era coincidente com essa linha diametral. Então o ônibus que dava aquele laço, passava na área hospitalar, passava pela Av. Augusto de Lima, passava não sei o que lá, então em algum momento a linha diametral cruzava com ele. Então, o camarada conseguia trocar de ônibus andando praticamente um quarteirão.

P: Entendi.

E1: Essa reformulação foi a base do sistema de transporte.

P: E há reflexos dela nos dias de hoje.

E1: Até hoje.

P: Até hoje mesmo com a operação do MOVE, muita coisa que você está citando tem muito a ver, existe paralelo ainda.

E1: É interessante que o PLAMBEL, o trabalho do PLAMBEL, já previa criação do sistema tronco alimentador. Por causa do PLAMBEL a Av. Cristiano Machado teve um corredor exclusivo de ônibus nas faixas do meio. O Brasil tinha duas cidades com esse corredor exclusivo de ônibus: São Paulo, que tinha Celso Garcia, e Curitiba. O nosso da Av. Cristiano Machado era conceitualmente o melhor de todos.

E1: Porque nem a de Celso Garcia, nem a de Curitiba permitiam ultrapassagem dos ônibus e nós fizemos um desenho, como na época da METROBEL era uma coisa, o projeto era muito bem pensado e era trabalhado quase que artesanalmente, não era assim de fazer um padrão e manter, e sim analisar bem caso a caso. Então, a pista de ônibus da Cristiano Machado era

ondulada: ela ondulava pro lado, dava para ter um ponto de ônibus no sentido contrário , ela ondulava para o outro, e nessa “barriga” que se formava havia um ponto de ônibus Assim, nós fizemos pontos de ônibus alternados e fizemos de forma que na hora que um ônibus parasse nesse ponto era permitida a ultrapassagem.

P: Entendi.

E1: Então nós conseguimos fazer um corredor que tinha uma capacidade operacional muito mais alta do que os de Curitiba: fizemos a Avenida Amazonas com a faixa exclusiva de ônibus porque na subida, com duas faixas, e na descida com uma faixa apenas, com a Rua da Bahia de estacionamento de parada, avançando na calçada. E todas as duas estações quando o ônibus parava por que na rampa ele não consegue se ele parar na Bahia, não volta pro tráfego.

P:Certo.

E1: Então ele parava na própria pista e, na descida, como ele tem maior facilidade de aceleração, ele podia sair para retornar.

P: É, excelente.

E1: Então, com isso nós conseguimos criar uma faixa exclusiva que foi considerada pela EBTU na época, a faixa exclusiva com maior índice de produtividade do Brasil. E essas coisas depois foram se perdendo. Aí da METROBEL eu fui ser diretor de operações, depois eu mudei, nós fizemos uma reformulação da empresa, eu passei a ser diretor de tráfego. Daí fui diretor de tráfego, e saí quando acabou a gestão. Então eu fui coordenar alguns projetos de transporte em conjunto com o Banco Mundial. Saí e fui pra iniciativa privada.

E1: Na iniciativa privada, eu fiquei alguns anos, e aí o Mauro Vasconcelos, que era superintendente, diretor técnico da SUDECAP, foi convidado pelo Eduardo Azevedo para montar a equipe que ia fazer a municipalização do transporte. Ele me chamou para essa equipe e nós ficamos trabalhando juntos, ficamos eu, Silvestre Andrade, o Eduardo Coelho, a Jussara Bellavinhac e a Kátia Kawark. Montamos toda a estrutura da BHTRANS

E1: E o Mauro conheceu o presidente da BHTRANS, mas o Eduardo Azeredo houve por bem colocar o superintendente da SUDECAP e me chamou pra ser presidente da BHTRANS.

E1: Fiquei na BHTRANS até o final da gestão do Eduardo Azeredo e depois fiquei como diretor de transporte metropolitano do DER. Quando Eduardo foi ser governador, me chamou para ser diretor de transporte metropolitano pela minha experiência. Eu fiquei lá um tempo, fiquei um período fora quando fui montar a Companhia do Metrô, fiquei um ano montando a Companhia do Metrô. Depois que ela ficou montada e pronta para operar, para funcionar e acabou não funcionando, eu voltei para ser diretor do DER e de lá para cá tô aí trabalhando na iniciativa privada, correndo atrás de cliente porque tem que ter serviço para fazer. Na correria, sempre.

P: A gente fez um voo panorâmico muito bom pelo -

E1: Falei meu curriculum todo para você, Thiago.

P: Isso elucidava muito as próximas perguntas aqui, que têm mais a ver com os planos em si. Então aqui eu destaquei um momento que é o momento do MOMTI², que na realidade era um plano que viria a ter desdobramentos.

E1: Isso, exatamente.

P: E os PACOTTs³ são como se fossem literalmente um pacote de projetos, mais de cunho operacional, digamos assim.

E1: Vamos dizer o seguinte, que o MOMTI era a visão estratégica os PACOTTs eram a visão tática e você tinha a implementação dos diversos programas do PACOTT, diversos projetos

² Modelo Metropolitano para o Transporte Integrado - MOMTI.

³ Programas para aumento da capacidade operacional de Transporte e Trânsito

do PACOTT eram a visão operacional. Então você tinha os três níveis, o Jan Gehl gosta muito de falar isso, segundo ele, o voo do avião, o voo da águia e o caminho da raposa. Então o voo do avião era o MOMTI, o voo da águia era o PACOTT e o caminho da raposa era os projetos.

P: Certo, perfeito. Isso exemplifica muito bem.

E1: Em termos de projeto, tem um outro muito interessante que depois que eu saí do DER então, quando eu tava no DER você tá querendo ver a efetividade das coisas.

E1: Tinha alguns fatos curiosos quando eu tava no DER. Eu trabalhei em todas as Pesquisas Origem e Destino que houve desde 1972 - eu trabalhei ou na pesquisa ou com ela em algum momento. A primeira eu processei todinha, a de 1982 eu trabalhei com ela, de 1992 eu trabalhei com ela mesmo, em 2002 também, todas. Então eu acompanhei todas muito de perto. Essa última - 2012 - eu dei consultoria para ela.

E1: Então, quando eu entrei no DER em 1995, a Universidade tinha feito a pesquisa de 1992, houve um fato muito curioso que na hora que eu cheguei na minha sala para conhecer a sala do diretor, eu abri a gaveta e tinha duas fitas magnéticas de 1200 pés, aquelas “fitonas” gravadas lá, escrito assim “PESQUISA OD”. Aí eu chamei o diretor, o chefe de divisão que era o responsável por aquilo, chamei e perguntei “O que que é isso?”, ele falou, “isso aqui é a pesquisa Origem Destino”, eu falei “Eu sei, eu pergunto o que que ela está fazendo na gaveta do diretor?”.

E1: Ele falou assim “isso aí é porque é um dado altamente confidencial. Apenas a Universidade tem os originais e o senhor tem essas cópias. Nem a PRODEMGE tem isso”. Eu falei assim “O que que vocês já fizeram com isso?”, ele disse “até agora nada”. Era 1995 hein, segundo ele, “estava guardado esperando uma decisão do Diretor de Transporte Metropolitano”.

E1: “O que que vai ser feito com eles?”. Nessa ocasião era o Carlão⁴ o presidente da BHTRANS e ele estava fazendo o BHBUS, ele tinha lançado a ideia do BHBUS. João Luiz era diretor de projetos, Ricardo Mendanha era técnico, eles estavam com a ideia do BHBUS que era uma evolução lá do MOMTI, uma “rearrumada”, principalmente face à municipalização. E o BHBUS, como ele não tinha acesso à Pesquisa Origem e Destino, ele estava fazendo uma Pesquisa Origem e Destino.

P: Paralela?

E1: É, paralela. Que ia ser aplicada nos ônibus. Aí quando eu vi aquele negócio... “então tá bom, ok, deixa aí”. Chamei o chefe da área de informática do DER e falei assim “Copia essas fitas aqui no meio magnético mais moderno” que era na época a tal da fita *Streamer*, ninguém usava mais aquela fita de 1200 pés. Foi na PRODEMGE, eles gravaram alguns jogos da pesquisa em fita *Streamer*, eu peguei o telefone, liguei para o Carlão, falei assim “Carlão, não acredito que você vai fazer Pesquisa Origem e Destino em ônibus para fazer o BHBUS” “É pô, nós não temos acesso ao que a Universidade fez, então nós temos que fazer”.

E1: Eu falei assim “Eu estou mandando meu motorista entregar aí para você”, “Como assim?” “Não, estou mandando, estou com ela aqui em mãos: a fita, com a documentação toda em meio magnético e a pesquisa inteirinha. Eu estou mandando aí entregar para você agora. Meu motorista vai te entregar em mãos. A minha ordem é para ele entregar na sua mão. Não é para deixar nem com a sua secretária”. Ele falou “Mas assim, sem nenhum convênio, sem nada?” eu falei “Não, eu tô entregando pra você com a única condição que é o seguinte, eu quero que o DER participe do BHBUS.” “Claro, a porta está aberta.”. Mandei entregar pra ele. Aí o pessoal do DER achou que eu era um traidor. Que eu estava entregando Pesquisa Origem e Destino pra cidade. Pessoal da TRANSMETRO ficou “p” da vida comigo e eu mandei lá, e aí teve as primeiras reuniões do BHBUS, o pessoal do DER foi nas primeiras e nunca mais voltou.

⁴ Antônio Carlos Pereira, então Diretor-Presidente da BHTRANS.

P: Certo.

E1: Eu não consegui fazer com que o pessoal do DER acompanhasse o BHBUS. Não conseguia, as pessoas não iam. Ah, tem o pessoal de lá, não sei o que, terere, tarara, aquelas coisas. Eles tinham uma raiva muito grande da METROBEL, da BHTRANS ter tirado da mão deles o transporte.

P: Entendi.

E1: Então não consegui fazer. Então essa foi uma experiência interessante, eu tinha todos os projetos da área central, o PACE, eu tinha os projetos lá no DER, os da METROBEL estavam todos no DER, e a BHTRANS estava refazendo tudo, ou pintando por cima por que não tinha acesso. Eu peguei, mandei levar todas as mapotecas para a BHTRANS, “pode levar tudo pra BHTRANS”.

E1: Aí o cara da área de projeto veio conversar comigo e falou que isso é um absurdo, que senão a BHTRANS ia implantar os projetos e falar que foram eles que fizeram. Eu falei assim, “o projeto foi feito pra ficar na rua ou pra ficar aqui dentro? Se é pra ficar na rua, ninguém sabe quem que projetou não”.

P: E nem precisa saber. Não faz sentido isso.

E1: Mande todos os projetos, estão lá na biblioteca, mas aí a BHTRANS deu uma revitalizada numa porção de coisa na cidade, porque ela pegou os projetos. E era projeto em papel manteiga feito a lápis, cara, uns negócios assim, aquelas tiras de papel manteiga que ficavam com aquela aba furada pendurada nos arquivos, negócio assim.

E1: E entreguei isso. Outra experiência interessante foi quando que eu saí do DER, não, ainda no DER, nós tínhamos que licitar o sistema metropolitano que o Tribunal de Contas estava exigindo. Então eu fiz um termo de referência e chamei de METROBUS, e falei que seria o BHBUS metropolitano. Conversei com o Carlão, falei assim: "Carlão, nós vamos fazer juntos. Eu quero que o BHBUS metropolitano seja uma expansão, que o METROBUS seja uma

expansão do BHBUS de forma que os dois sistemas trabalhem de forma absolutamente integrada." Aí o Carlão falou "Pô, é isso que nós queremos também".

E1: Eu disse "Ótimo, vamos fazer juntos." Então pus o termo de referência na internet para consultar, o sindicato segurou não deixou licitar, o secretário de transporte não deixou licitar. O DER tinha dinheiro do CGO⁵, não deixou licitar. Seis meses depois apareceu o dinheiro do Banco Mundial, e o Banco Mundial vinculou passar o dinheiro pra investir algumas coisas no metrô. Ele vinculou para ter um planejamento metropolitano.

E1: E pôs dinheiro pra fazer o planejamento metropolitano. Então a CBTU, que era tomadora do dinheiro, procurou o DER, o DER pegou e ficou assim: "Nós estamos com o negócio pronto". Aí trocou o nome de METROBUS para METROPLAN porque METROBUS era da péssima administração passada. Pegou o mesmo termo de referência e licitou. Por azar do DER eu ganhei a licitação. Eu já tava na iniciativa privada, me associei a um pessoal de São Paulo do DTC e ganhei.

P: Entendi

E1: Ganhamos e viemos a fazer o METROPLAN, que foi uma experiência de planejamento metropolitano. Agora está se fazendo Plano de Mobilidade, mas o METROPLAN, que é *persona non grata* no sistema metropolitano, foi o grande estudo metropolitano depois do PLAMBEL. A gente fez um estudo exaustivo do sistema de transporte e fez uma proposição espetacular e apresentou à CBTU, que era o nosso pagador, mas o trabalho era feito para o DER.

E1: Então, o DER participava com a gente. Dois técnicos, dois estagiários, diretoria de vez em quando a gente conseguia buscar pra lá. A BHTRANS participou de todo o desenvolvimento junto com a gente. O DER tava junto com a gente e não vinha. Tinha uma dificuldade muito grande, mas nós conseguimos fazer o trabalho.

⁵ Custos de Gerenciamento Operacional, pago pelos consórcios das empresas de ônibus ao poder público.

E1: Aí o Osias foi ser diretor do DER, deu uma força pra isso lá dentro. Nós conseguimos fazer o trabalho, entregamos um trabalho espetacular. O trabalho propunha quatro níveis de integração metropolitana. O *status quo*, um estado um pouquinho mais avançado onde o DER ficaria com as linhas troncais, e as linhas alimentadoras das linhas troncais seriam dos municípios. Um outro, um outro, um outro, não, como é que é? Era, o DER ficaria com as alimentadoras, tinha um terceiro nível que o DER ficaria com as linhas troncais compartilhando o gerenciamento de algumas com a BHTRANS, para que o DER pudesse usar as linhas metropolitanas integrando as estações da BHTRANS.

P: Isso é avançadíssimo.

E1: É, e ele compartilharia a gestão da linha troncal municipal, por que estaria transportando passageiros e tal. Uma outra, uma outra, um quarto nível, que era uma administração quase que consorciada do sistema de transporte metropolitano entre DER, Prefeitura e BHTRANS. Então um negócio assim super avançadíssimo. Propusemos uns quatro níveis.

P: Qual o ano disso?

E1: 2003 a 2005.

P: Aparentemente o METROPLAN é um fantasma no planejamento. Porque tem quatro anos que estou pesquisando planos de transporte metropolitano e é a primeira vez que eu ouço falar do METROPLAN nesses termos de inovação que ele tá trazendo.

E1: Eu te dou ele. Porque realmente, mesmo nos trabalhos que referenciam os esforços de planejamento de transporte, tanto metropolitano quanto para dentro do município, você ouve falar muito pouco do METROPLAN, você ouve falar mais ou menos da ocupação do plano. E pelo que eu tô percebendo agora, é um plano extremamente compreensivo. Extremamente muito avançado o plano mesmo, sabe.

P: Porque as coisas não são feitas até hoje, obviamente, pelo contrário né, o MOVE até dá

alguns passos para trás né.

E1: É, se você olhar o que que acontece do MOVE metropolitano para o MOVE municipal.

P: É uma tristeza, né.

E1: É um negócio absurdo. Agora eu estava lá em Justinópolis, você vê as gaiolas que são a integração lá.

P: Eu já vi...

E1: E é um crime você colocar as pessoas numa gaiola daquelas e falar que é uma estação.

P: É. É inacreditável.

E1: Então é um negócio assim, que realmente não tem como o povo ficar feliz. Mas aí nós fizemos esse trabalho todo. O DER selecionou então fazer um nível *status quo* mais um pouquinho só. Não podia nem ir pro nível, a gente chamou de 1 e 1/2, uma coisa desse tipo, sabe. E assim de jeito nenhum tem que entregar linha para município, coisa nenhuma. E na época tinha um negócio muito interessante que a Constituição Mineira foi muito sábia: ela colocou no seu artigo, se eu não me engano 23, 40, não me lembro, um dos dois, que as funções comuns metropolitanas serão realizadas pelo Estado e pelos municípios.

E1: Então eu como diretor do DER falava que o DER, e a METROBEL eram assim, porque a METROBEL tinha acionado dos municípios. Então a TRANSMETRO não, a TRANSMETRO era puramente estatal, estadual. Então eu dizia que o DER era inconstitucional no gerenciamento de transporte metropolitano. Porque não tinha participação dos municípios. E pela Constituição tinha que ter a participação dos municípios. Então, eu brigava muito pra ter uma administração consorciada. Tanto que eu criei um negócio que se chamou o Comitê de Gerenciadores da Região Metropolitana.

E1: Eu que criei esse negócio. Aproveitando a indução do Banco Mundial para isso, com um

núcleo que era o DER, a CBTU, a BHTRANS, a TRANSBETIM, a TRANSCOM, aí entrava a TRANSNEVES, entrava quem já tivesse assumido. Mas eram esses cinco que a gente reunia, de quinze em quinze dias: eu, diretor do DER, o presidente da BHTRANS, ou o diretor de transporte da BHTRANS, presidente da TRANSCOM, presidente da TRANSBETIM, presidente da CBTU, ou superintendente. E nós discutimos as questões assim: o bairro Canaã, que é em Belo Horizonte, não consegue, não viabiliza ter uma linha que venha de lá pra cá, então o que que eu fiz, eu peguei uma linha de Santa Luzia e passei por dentro do bairro Canaã para atender.

P: Certo..

E1: Por outro lado, tinha um pedaço de Justinópolis que não dava pra por uma linha de lá pra Belo Horizonte porque a linha ia só pegar o pessoal de Justinópolis e não fazer nada. Então eu negocieei com o Diretor de Transporte que era o João Luiz: “leva a linha até o bairro Canaã e a BHTRANS administra”. Então era esse nível de integração que tinha.

P: Isso parece ser muito bom.

E1: É, era um negócio que você conseguia fazer. Esse negócio durou, quando eu saí do DER isso acabou.

P: Como era o nome disso?

E1: Comitê? Não, Comissão de Gerenciadores de Transporte da Região Metropolitana. Tinha estatuto, tinha tudo.

P: Isso é uma experiência interessante.

E1: Nossa, era um negócio espetacular. Você sentava com os caras, sabe.

P: Tinha uma sigla na época?

E1: Não, não tinha, Comitê.

P: CG?

E1: CG... Eu tenho que achar, mas tinha uma sigla. Comissão de Gerência, Comissão de Gerenciador de Transporte Metropolitano, um negócio assim. E discutia coisas do tipo, né. O tipo de Betim que não queria que a linha de Sarzedo passasse dentro da linha de Betim, porque o que tava acontecendo era que o pessoal de Sarzedo tava vindo ocupar o hospital em Betim.

P: Entendi.

E1: Então o hospital municipal de Betim ficava cheio de gente de Sarzedo. Então eles não queriam que a linha passasse.

P: Que tragédia, né?

E1: Então você tinha que conseguir discutir essas coisas com os caras, sabe.

P: Isso é importante.

E1: E tinha.

P: Eu tenho a impressão de que hoje não tem isso e grandes discontinuidades acontecem. Não tem esse tipo...

E1: Não, não senta, não senta mesmo. Aí teve um intervalo que foi uma coisa interessante. Como era a política, né. Eu era Diretor de Transporte Metropolitano, um dia o Silvestre, que tinha sido meu diretor na BHTRANS, me chamou no escritório dele, na empresa dele, e falou assim: "Osias, queria te contar uma coisa, eu encontrei com um cara chamado Ricardo Santiago, que foi colega meu em não sei quando, e tal. E no aeroporto de Brasília ele falou que estava vindo aqui pra Belo Horizonte para assumir um cargo dentro do DER." Aí eu falei

assim: "Ah é, qual cargo?". Aí ele falou assim: "É o seu." "Meu?" "É, o seu." É o que aconteceu, tinha um acordo. Dizem que era isso, tá?

P: Claro.

E1: Falaram que tinha um acordo do Eduardo Azeredo com o Aureliano Chaves, que o Aureliano Chaves "devia" a Fernando Henrique, e Antônio Aureliano, que era filho do Aureliano Chaves, é que seria Secretário de Transportes de Minas. Para utilizar isso para se eleger a deputado federal, em troca o Aureliano Chaves não bateria na privatização da Vale. E o Aureliano Chaves indicou um cara dentro do governo. Um cara pra entrar no meu lugar. A primeira coisa que esse cara que entrou no meu lugar fez foi romper com a BHTRANS, nós estávamos fazendo o projeto do Terminal Rodoviário. Eles sumiram com o Projeto.

P: Quê isso!

E1: Nós tínhamos um estudo detalhadíssimo dos três lugares pra fazer o Terminal Rodoviário, já tinha um estudo avançado do Terminal que seria lá no Calafate.

P: Certo.

E1: E depois a gente deu a ideia.

P: Eu me lembro disso.

E1: Esse projeto sumiu. Sumiu esse projeto. E nesse intervalo, então, o Eduardo Azeredo me chamou, e falou comigo que ele estava sendo obrigado a fazer isso, me tirar do cargo, mas ele queria que eu fizesse outra coisa, que eu fosse montar a Companhia do Metrô. Então eu fui contratado pela Fundação João Pinheiro para montar a Companhia do Metrô. O Antônio Aureliano perdeu a eleição, né, ele saiu fora do governo, então. E aí ele foi tirado do cargo. Quando ele foi exonerado pra poder disputar a eleição, na hora que ele perdeu a eleição, ele ainda pediu ao Eduardo Azeredo que o Ricardo Santiago podia continuasse no lugar lá. E o Eduardo Azeredo falou que não, né. Aí eu voltei, o Eduardo me chamou e eu voltei pra ser

Diretor do DER.

E1: Nesse intervalo, o Ricardo Santiago tinha brigado com a BHTRANS, a BHTRANS saiu da Câmara de Compensação. Logo que eu entrei, eu fui obrigado a dar um aumento de 14% na tarifa do metropolitano, porque estruturalmente, no termo da METROBEL, a Câmara de Compensação fazia com que as linhas superavitárias pagassem o déficit das linhas deficitárias. Então, as linhas centrais estruturalmente bancavam as linhas mais longas para ser mais barato. E o João Luiz, que usava politicamente a questão de que a BHTRANS era obrigada a dar dinheiro pro DER, porque o DER não fiscalizava, porque o DER era ineficiente, não sei o quê.

P: Entendi.

E1: E eu brigava com ele. Isso é uma ineficiência do sistema, o sistema estruturalmente faz isso para que a linha aqui seja mais barata, não é uma ineficiência minha não, né. Aí quando ele entrou rompeu [com a BHTRANS], resultado, deu um déficit, a BHTRANS ficou com um superávit, não deu aumento neste ano, e nós tivemos que dar 14% de aumento contra uma inflação de Plano Real. Então foi um negócio muito sério, e um ano depois a BHTRANS comeu esse dinheiro e começou a dar déficit na Câmara de Compensação dela. Aí, numa reunião do Conselho Fiscal da Câmara de Compensação, eu perguntei ao diretor da BHTRANS: "Uai, vocês agora não estão fiscalizando direito não? Vocês estão tendo déficit, uai. O que que é, qual é a justificativa que vocês têm agora?". O jogo virou, né.

P: Totalmente.

E1: Bom, então teve essa questão que eu saí fora desse momento, né. Quando nós fizemos o METROPLAN, eu já fora do DER, houve uma cerimônia pra gente apresentar o METROPLAN e entregá-lo formalmente ao DER. Nós mandamos uma cópia pro DER antes e tal, aquela coisa toda. Marcou-se uma reunião, o Diretor Geral do DER convocou então, nós fomos com a equipe de consultoria, pessoal de São Paulo veio e tal. Veio o Presidente da CBTU do Rio, veio um cara do Banco Mundial, veio representante do Brasil do Banco Mundial, que pagava dinheiro.

E1: Vieram prefeitos da região metropolitana, essa coisa toda. Presidente da BHTRANS que aí já era o Ricardo Mendanha, que era o presidente da BHTRANS se não me engano. Aí chegou na hora o presidente, o Diretor Geral do DER começou a falar: "Nós vamos então apresentar o Plano de Transporte para Região Metropolitana". E apresentou um plano que ninguém nunca tinha visto.

P: Que isso, cara.

E1: Ninguém nunca tinha visto. Eu virei pro diretor geral, pro Diretor de Transporte do DER e disse assim: "Ziza, o que é isso?" "Eu não sei, eu não conheço". Ele virou pro técnico dele e disse assim: "O que que é isso?". "Eu não sei.". Ele apresentou um plano que ninguém conhecia. E que foi um plano que gerou a licitação do Transporte Metropolitano feito pelo DER, tá. Esse plano não foi feito pelo DER, tá. Aí chegou uma hora que naquele constrangimento geral o Diretor de Transporte virou pro Diretor geral e falou: "Diretor, e o METROPLAN que acabou de ser entregue aqui?". Aí ele pegou e falou assim: "Ah, em tempo foi interessante, em tempo, vou falar aqui, nós recebemos um documento da CBTU aqui, que é o METROPLAN, que é cheio de sugestões, nós vamos avaliar, se tiver sugestões pertinentes nós vamos aproveitá-las."

E1: Aí o presidente da CBTU levantou e saiu da sala. Levantou e saiu do auditório, sem falar uma palavra. Levantou e foi embora. Nunca mais se falou no METROPLAN no meio institucional. Então cara, o que licitou não tem nada a ver com o METROPLAN, criaram essas RITTs, que são as redes de transporte criadas, não sei o que lá. Ou agora, entrou o Murilo lá e mandou refazer tudo, tá fazendo plano agora essa coisa toda. Tá num negócio e o METROPLAN continua sendo persona non grata.

E1: O METROPLAN é realmente uma incógnita na linha do tempo do planejamento da região metropolitana. Eu suspeito que academicamente ele é bem pouco conhecido. O documento não está em repositório, talvez esteja dentro do arquivo de algum lugar. Eu sei que quando eu fiz o mestrado, várias pessoas usaram o METROPLAN no mestrado, várias outras pessoas. Depois eu participei de alguns trabalhos, assisti algumas apresentações de

dissertações de outras turmas lá, eu vi que vários citaram o METROPLAN. Eu sei que a UFMG tem conhecimento do METROPLAN.

P: Isso é ótimo.

E1: Agora, é óbvio que o METROPLAN foi em 2003. É óbvio que a situação é completamente diferente, né.

P: Radicalmente.

E1: É. Mas tem conceitos nele, tem processos nele que têm que ser avaliados, talvez repetidos, talvez avaliados pelo menos como conhecimento pra vocês passarem pro próximo passo.

P: Certamente.

E1: Então, o METROPLAN é muito rico. A gente entende que o planejamento urbano, seja de transporte especificamente, seja o planejamento mais *lato sensu*, é um processo aditivo, né. É um processo em que você tem que ter conhecimento de etapas anteriores, de esforços anteriores pra você desenhar estratégias futuras sem retrabalho, com o mínimo de, uma certa noção de, como é que eu vou dizer isso, é quase impossível você trabalhar no planejamento sem olhar para os esforços anteriores e esperar que você consiga fazer uma coisa satisfatória, nova, boa.

P: É. Pra você não cometer erros.

E1: É, exatamente. Que já tinham sido descartados anteriormente por um estudo mais detalhado. Às vezes um estudo que você faz não é tão detalhado como o que foi feito anteriormente, né. E você escolhe alternativas que parecem viáveis que lá atrás já foram descartadas por razões A, B e C. Pode ser que as razões A, B e C não sejam presentes até hoje mas você tem que saber o porquê aquilo foi pensado e não foi feito, tá.

P: Exatamente.

E1: Eu vou te dar um exemplo cruel, que Belo Horizonte está sendo castigada por uma incompetência terrível. Na METROBEL, isso é uma coisa que eu falo a muito tempo, isso me, toda vez que eu saio na rua eu fico triste com isso. A METROBEL quando começou ela buscou o que tinha de mais avançado no mundo em matéria de qualquer coisa, em matéria de engenharia de tráfego. O mais avançado no mundo mesmo, né. E não é pegar o equipamento melhor, porque a gente não tinha dinheiro pra isso, mas era pra aprender com o estado da arte, né. E nós resolvemos fazer a sinalização indicativa da Região Metropolitana. E pesquisamos, nós contratamos o CETEC, que era um pólo de eficiência e de conhecimento fantástico. E junto com o CETEC a gente fez pesquisa de tudo o que tinha de sinalização indicativa da cidade, informativa de cidade no mundo.

E1: E o CETEC desenvolveu uma sinalização para Belo Horizonte que foi espetacular. Por que ele dividiu a sinalização em três níveis: o nível local, que é a cidade, o nível de pontos de interesse - qualquer que seja o tipo de interesse, ou social ou turístico ou de serviços, que seriam os pólos atratores de tráfego por alguma razão institucional ou social - e a sinalização rodoviária. Então escolheu três cores, você vai lembrar disso na rua.

E1: O local é branco, fundo branco escrito em preto. O ponto turístico, o ponto de interesse é azul escrito em branco. E o rodoviário é o padrão rodoviário, que é verde escrito em branco. São Paulo e Curitiba sempre usaram o modelo rodoviário dentro da cidade. Então você chega em São Paulo, todas as placas são verde e branco. Como São Paulo manda no CONTRAN, nós já brigamos.

E1: Aí a gente colocou da forma que a população não precisa disso. Mas intuitivamente se a população tá na cidade, ela tá procurando andar na cidade ela só olha o branco. Mas se ele quer ir no museu ou quer ir no centro de saúde, não sei o que lá, ele sabe que quando chegar lá perto ele tá no azul.

P:: Entendi.

E1: Aí quando não teve a, não sei o que, de turismo mundial, eles criaram a marrom para assuntos turísticos.

P: Eu já percebi.

E1: E aí Belo Horizonte ficou com o branco, azul, verde e marrom. O nosso que tá no marrom podia estar no azul. Aí criaram, você chega lá na Praça das Bandeiras, *Square, Plaza...*

P: Pampulha tem aquelas coisas de complexo arquitetônico.

E1: Aí põe três línguas, põe não sei o que. Bom, mas tudo bem. Aí o CONTRAN conseguiu fazer que a Resolução que falasse de sinalização indicativa fosse tudo verde com fundo verde escrito em branco. E a BHTRANS tinha um negócio, o Banco Mundial elogiou por escrito na época da METROBEL isso. Levou essa metodologia de Belo Horizonte para várias cidades do mundo. Não me lembro qual, mas tem uma cidade na Holanda que adotou isso.

P: Caramba.

E1: Lima no Peru tinha adotado isso. Várias cidades no mundo tinham adotado isso, várias cidades do Brasil tinham adotado, porque o Banco Mundial adotou como um padrão dele, a sinalização. Saiu essa porcaria do CONTRAN, o Ministério Público, um promotor do Ministério Público chamou a BHTRANS e falou o seguinte: "Vocês não estão seguindo a porcaria do CONTRAN." Ao invés de o cara da BHTRANS virar pra ele e falar assim, "olha, primeiro BHTRANS não devia ter deixado sair isso no CONTRAN, devia ter brigado contra isso". Se eu ainda fosse presidente da BHTRANS eu tinha entrado com uma ação cautelar contra o CONTRAN porque eu sou chato.

E1: Eu tinha entrado com uma ação cautelar falando assim, eu não vou seguir por causa disso, disso e disso, eu não aceito você fazer o padrão de São Paulo no Brasil inteiro sendo um padrão ruim, né. Aí, o que que o pessoal da BHTRANS falou pro promotor? Ah não, é muito caro trocar todas as placas, gastar dinheiro público pra trocar as placas.

P: Ao invés de dizer: "Nosso sistema é melhor, foi feita uma pesquisa".

E1: Aí o promotor falou assim: "Então as próximas eu quero que siga".

P: É por isso que é tudo misturado.

E1: Promotor é Deus, né. Ninguém discute com ele. Menos eu, eu discuto o tempo todo. Aí agora você chega, você sai do viaduto da Floresta, vêm sendo assim, Pampulha, Avenida Antônio Carlos, Cidade Industrial, não sei o que lá, Vitória, Brasília, tudo verde.

P: Tudo lá.

E1: Aí você não sabe se Brasília é Avenida Brasília, se é um bairro chamado Brasília, tá escrito Goiânia, você não sabe se é o bairro chamado Goiânia, se é uma cidade, se é um caminho pra Goiânia. Porque tá tudo verde. Então virou uma meleca.

P: Uma comunicação inefetiva.

E1: Totalmente inefetiva. E o seguinte, você tem que ler toda a informação pra achar o que você quer. Se você quer sair pra Vitória, você não precisa ler o branco, onde tá escrito Vitória você sai, sabe. Você tá indo pra Contagem você sabe, você sabe que fala assim, a saída de São Paulo. O cara tá indo pra Betim, ele tá indo pra Oliveira ele fala assim, é a saída de São Paulo. Onde que tá escrito para que São Paulo ele vai? Hoje você corre o risco de ter bairro São Paulo, Rua São Paulo e São Paulo tudo escrito de verde e branco.

P: É inacreditável.

E1: Esse é o tipo de coisa que as pessoas tomam a decisão e começam a fazer porque o cara que estava na gerência de projetos pega assim "a norma é essa, eu vou seguir". Mas ele não tem história pra saber que a norma está errada, sabe. Então isso que você falou, que você tem que olhar pra trás, é importante. Se as pessoas olhassem para trás elas tinham encarado o Ministério Público e falava assim: "não". Explicar pro promotor, claro que ele ia aceitar, né.

P: Claro.

E1: Eu falo meia hora sobre coisas deste tipo que foram se perdendo ao longo do tempo, tipo lá no começo, as áreas ambientais, né.

P: E que às vezes retorna de alguma outra forma desconexa.

E1: Retorna vinda de fora, né.

P: Verdade.

E1: Retorna é sem consciência exatamente de que a gente já chegou a esse tipo de conclusão antes, que a gente já teve essa construção previamente. Acaba que se perde o trabalho.

P: Eu acho que a gente já ter chegado nessa questão do olhar para trás, de não deixar perder, das coisas que se perdem né, é muito importante para o próprio cerne da minha investigação aqui.

E1: Já que se nós estamos pensando em efetividade e tem que pensar naquilo que foi implementado, o que foi adotado, que pelo menos entrou mesmo na pauta, no ideário não só da equipe de planejamento mas como do governo, da população e por aí vai, pra coisa ganhar a rua, ou aquilo que realmente fica na prateleira, né.

P: Aquilo que, ou vai morrer numa fita magnética dentro da gaveta de alguém, sendo que ninguém nem tem a consciência de que aquilo existiu em algum momento, que é a parte mais terrível. Quando eu comecei a pesquisa, quando eu comecei a ter a idéia dessa pesquisa, eu não imaginaria, eu não trabalhava com planejamento, e eu pensava de uma maneira mesmo isolada quando eu passei no concurso da Prefeitura e fui cair na Secretaria de Planejamento

Urbano e tive experiência do primeiro plano⁶ com essa coisa toda de ter uma correria de dois, três anos com um determinado plano e depois ver aquilo não apenas engavetado como também falar assim: "Não vou nem tocar no assunto disso porque isso é uma coisa que não deve nem ser nomeada", ou: "Isso é da administração passada", ou: "Isso é da época em que não sei quem que era secretário disso ou daquilo, não sei o quê". Então acaba, né, o famoso bebê com a água do banho, aquela coisa toda. Grandes coisas acabam se perdendo e que às vezes a gente pode chegar de novo nela depois, mas com um retrabalho, com uma perda de tempo, de dinheiro muito grande, né.

P: Então é até para balizar essa próxima discussão aqui, sobre não apenas idealização, como desdobramentos, contextos. A gente vai focalizar em um dos planos, um plano que você participou. Eu vou te dar até a opção. De ser o MOMTI, que na realidade é, como se diz, é uma visão estratégica no nível da visão do avião, que é uma coisa numa escala imensa, né?

E1: É, o MOMTI é quase um PDDI, né. É um mesmo padrão. O MOMTI é um filho do Esquema Metropolitana de Estruturas, o EME, que fez a primeira visão de olhar a cidade, quadricular a cidade em setores e analisar a questão da economia, das suas economias, do uso da ocupação territorial, da acessibilidade no transporte. Então o MOMTI é um filhote do EME, uma perna do EME da área de transportes. Então assim é muito estratégico.

P: Isso é muito importante.

E1: Mas é lá dos anos 1970, né.

P: Dá a impressão que é uma coisa que ficou temporalmente longe, mas a gente vê que está lidando com os temas hoje.

E1: Você quer ver uma coisa interessante: em 1997 no DER, foi na época que estava acabando o PLAMBEL, foi uma bobagem grande que o Eduardo Azeredo acabar com o

⁶ Plano Urbanístico da Operação Urbana Consorciada - ACLO.

PLAMBEL. Baseado na seguinte coisa: como o PLAMBEL tinha sido aniquilado pelas administrações anteriores, ele chegou à seguinte conclusão, o PLAMBEL não fazia nada mais, então não precisava do PLAMBEL. E eu até cheguei a falar com ele na época, pelo contrário, tem que fazer o PLAMBEL assumir a função de planejamento metropolitano, não pode né.

E1: Mas ele acabou. Então eles iam jogar fora uma quantidade de coisa do PLAMBEL, aí duas técnicas do PLAMBEL, entre elas a Sônia Werneck, foram lá no PLAMBEL, estava aquela quantidade de documento na garagem para jogar fora, elas saíram coletando tudo que era de interesse, levaram lá pra levar pra elas, ou levar pro DER, mas conseguiram salvar grande parte do que iam jogar fora. Inclusive as fitas da pesquisa Origem e Destino de 1972.

P: Que recentemente ressurgiram. Recentemente eles conseguiram digitalizar isso e trazer para mídias mais novas. Isso é fantástico.

E1: Pois é, as fitas estavam no fundo de um banheiro do PLAMBEL para jogar fora. Elas salvaram, não sei onde foi parar, só sei que eu vi que ressurgiram. Então conseguiram salvar uma porção de coisa. Eu peguei do mapa o PLAMBEL, que trabalhou num horizonte futuro, num horizonte imediato, era até 1980. E horizonte futuro, longe pra caramba era nos anos de 1990. Isso em 1976 a gente pensava que o horizonte futuro era 1990. Eu peguei o sistema viário proposto para 1990 e lancei em cima dele, eu lancei o que tinha efetivamente sido feito em 1997.

P: Isso é fantástico.

E1: Não chegava a 40%. O rodoanel estava lá, cara, se você pega esse negócio, se você pegar esse mapa até hoje não deve ter. A quantidade de vias, você pegava o MOMTI, a quantidade de ligações, o que o PDDI fez nosubcentro, tudo lá cara. Tudo lá. E grande parte das coisas não tinha mais jeito de fazer, porque a ocupação territorial inviabilizou. Porque não virou lei, eles não conseguiram fazer o MOMTI virar lei e preservar as áreas de domínio para fazer o sistema de transporte.

E1: Não conseguiram preservar as leis do uso do solo para fazer uma coisa balanceada. Não era pra Neves ser... eu estava lá agora em Justinópolis, não era pra fazer aquilo que eles, cidade dormitório naquele nível, não era pra ser aquilo. Venderam os lotes, e tal. Aquela coisa toda.

E1: É isso mesmo. E isso criou a cidade ao invés de realmente estruturá-la de acordo com aquela pesquisa. Ontem eu estava dando aula, daqui a pouco vou pra lá na FUMEC, né. No curso de transporte terrestre na FACE, eu fiz a pergunta para os alunos na primeira aula sobre otimização de sistemas, eu fiz uma definição de planejamento do livro da Carmen, ela fala que o planejamento são ações e diretrizes que você toma hoje para adequar a oferta de transporte a uma demanda existente ou futura.

P: Certo.

E1: Aí eu perguntei a eles assim: "O transporte é um mundo todo, o transporte é o desenvolvimento". Como é a pergunta eu fiz? "O desenvolvimento condiciona o transporte ou o transporte induz o desenvolvimento?". Aí perguntei, "qual dos dois?" E deixei a turma quebrar o pau.

P: Deve ter dado um bom debate.

E1: Deu um debate, foi a aula inteira um debate lá, foi muito rico e interessante porque é isso, não pode, até hoje o nosso transporte corre atrás.

P: Ele é reativo, né.

E1: Exatamente. Eu via o pessoal falando Jaime Lerner, Jaime Lerner... ele rasgou o sistema trinário no meio de fazenda, cara. Ele lançou um corredor de ônibus, estação de ônibus e as pistas do lado e coisas no meio de fazenda. E fez uma lei do uso do solo que era para pensar no corredor de ônibus e diminuindo, você chega em Curitiba de avião, você vê esses triângulos assim, do prédio menor, menor, menor... andando assim pela cidade ao longo dos corredores. Porque ele fez isso no nada.

P: Ou seja, ele induziu o crescimento da cidade para já ter o sistema de transporte adequado para aquilo.

E1: E é verdade.

P: E não é só para o sistema de transporte, era para que fosse bom para a cidade.

E1: Ocupação, algo integrado.

P: É. Hoje a gente está correndo atrás, eu estava vendo o terminal de Justinópolis, aquela muvuca no terminal de Justinópolis lá, os ônibus e tal, aquela coisa, não era pra ser assim. Mas enfim, paciência.

E1: Mas o que você quer que eu faça?

P: Na realidade, é o seguinte, eu estou achando que essa discussão do MOMTI é muito rica, então eu vou me basear no MOMTI aqui para as próximas pautas da entrevista.

E1: Tá, lembra que tem uns 30 anos que eu não abro o MOMTI, né.

P: Não, é por isso mesmo. Na realidade Osias, o mais importante aqui não é o conteúdo dos planos, o que eu estou tentando resgatar é aquilo que não está nem em nenhuma biblioteca, e nem em nenhuma gaveta. É aquilo que está dentro não apenas da memória mas também da sensação daqueles que participaram daquele momento, entendeu?

E1: Eu recomendo você conversar com o Zenilton.

P: Eu vou conversar com ele assim que possível.

E1: Ele que tá nessa equipe do PLANMOB. Se você ligar pra SETOP lá, pro pessoal que tá coordenando o plano de mobilidade e falar que você precisa conversar com o Zenilton, eles te

passam o contato, marcam. O Zenilton é um cara que você viaja.

P: Você pode ter certeza que eu vou conversar com ele.

E1: Viaja ouvindo o Zenilton falar dessa época.

P: Isso é muito bom, porque mais uma vez, foram decisões, não apenas decisões, foram pesquisas, expertise, definição do estado da arte daquele momento lá. Vocês estavam realmente num nível de excelência técnica para aquele momento, que o Brasil não conhecia. Não tinha sido publicado, não tinha sido feito um projeto daquele tipo, não só em questão de escala, magnitude, em questão daquilo que foi adotado, tipo de técnica mesmo que foi adotado. Eu tive acesso a muitos desses documentos. E eu fico muito impressionado ainda hoje, hoje a gente trabalha com geoprocessamento, a gente tem dados que na época vocês não tinham. As coisas mais básicas que são todo o levantamento por satélite que a gente tem hoje, a gente tem acesso a tudo da cidade o tempo inteiro, tridimensional, atualizado. Vocês não tinham acesso a esse tipo de coisa. Então a espinha dorsal, digamos assim, teórica daqueles planos é muito forte.

E1: Forte.

P: Porque ela tem que ser muito forte, para quem não tem tantos dados hoje, hoje você pega um menino de graduação, você entrega bancos de dados pra ele, eles escrevem 400 páginas, simulam, vão longe, vão perto, é isso. Na época vocês não tinham acesso a tudo isso. Portanto a estruturação teórica, metodológica tinha que ser muito forte.

E1: Não vai longe não. Eu era diretor do DER, eu tive que resolver problema entre duas linhas que estavam se digladiando numa cidade qualquer, Ibirité, um negócio desse tipo. Eu virei pro pessoal e falei assim, é simples, pega um mapa, lança as duas linhas aqui pra mim no mapa, e eu vou chamar os dois empresários, com o cara do sindicato, nós vamos resolver isso aqui no ato, não tem esse trem de ficar mandando recadinho não.

E1: Peguei, mandei conferir o mapa. E foi tudo bem, mapa tá pronto, tudo ok, chama os caras.

Não vi o mapa não. Na hora que eu entrei na minha mesa, tava uma quantidade de folhas do guia RIVERA colada uma em cima da outra em cima da mesa com os dois itinerários.

P: Era o que tinha.

E1: E o cara ficou olhando pra linha do outro assim: "Eu não pensei que nós passávamos tão perto".

P: A inteligência geográfica naquele momento ali, na compreensão do espaço era muito limitada.

E1: Em 1996, cara.

P: Nem é tanto tempo, né.

E1: Tem 20 anos!

P: 10 anos ainda a gente não tinha o que a gente tem hoje.

E1: Isso é fantástico.

P: É claro que a questão não é científica, técnica, informacional. A evolução disso evolui a técnica do planejamento, é claro.

E1: Em 1976, nós tínhamos redes digitais do sistema de tráfego da região metropolitana e do sistema de transporte da região metropolitana. Eu fui, nós fomos rodar programas em São Paulo na IBM que eu precisava pra rodar. A gente tinha umas baterias de programa do departamento de transporte americano, o Federal Highway Administration, que a gente precisava de 400k, 400k de memória real. O maior computador que tinha em Belo Horizonte era o do ETRA, que depois virou PRODEMG, e o da UTSIS, que era dois IBMs /40, tinham 256k de memória.

E1: O da universidade que a gente usava para processar os dados tinha 128k de memória. E nós fomos para São Paulo e aí o Zenilton, o Chico e o João Hernane que está na BHTRANS até hoje, nós íamos para São Paulo, chegava lá quarta-feira de manhã e voltava sábado de manhã sem ter dormido, porque a gente só conseguia rodar os programas de noite, tudo com cartão perfurado, aquela coisa toda, no computador que tinha 1mb de memória.

P: Fantástico.

E1: 1mb de memória era armário de 1,5m de altura uns 50cm de largura e 15 metros de comprimento. Era 1mb de memória. Tinha dois computadores de 1mb, o outro que era um IBM 65, ele era refrigerado à água. Você fala isso com um menino hoje ele não acredita.

P: Não acredita.

E1: Ninguém acredita. Hoje o que eu falo muito é que a mocidade perdeu a capacidade de se maravilhar.

P: Certo.

E1: Você tem filho?

P: Não tenho.

E1: Mas você vai ver o seguinte, se pegar um sobrinho seu e virar pra ele assim: "Inventaram o teletransporte." Ele vai falar assim: "Hum?".

P: É verdade. É verdade.

E1: Então eles perderam a capacidade de se maravilhar, cara.

E1: Quanto mais a gente viu essas mudanças ou mesmo quebra determinados paradigmas mesmo, coisas que não existiam passam a existir, coisas impossíveis passam a ser possível.

Em termos, nós estamos falando de capacidade de processamento, memória, técnica, isso era impensável na época.

E1: E aí no VIURBS eu trabalhei como consultor, para a TECTRAN. No VIURBS nós usamos o processo, com os modelos de simulação, eu dei consultoria exatamente na parte de rede, de simulação. Que era o que a gente tinha feito nos anos 70, nós fizemos em 2005, sei lá por aí, 2008 parece, né? Fizemos no VIURBS.

P: É, 2008, 2009.

E1: Usamos o mesmo tipo de processo, altamente evoluído, mas o mesmo tipo de processo que nós já usamos na década de 1970.

P: Estruturalmente o mesmo.

E1: É, usado na década de 70. Hoje “rodo” aqui oAIMSUN, que eu tenho direto aqui, toda a coisa de micro simulação, e no fundo é uma coisa que eu faço desde 1970, cara. Aí você pega os caras que estão aqui que acham que é vital, que eu mudo, que não sei o que lá. Não têm a menor idéia do que aconteceu, cara.

P: Eu acredito. E você foi trabalhar com essa coisa de redes por causa da Engenharia Elétrica, correto?

E1: Ainda tem esse detalhe, né. Que a Engenharia Elétrica que me levou, acho que eu já te falei isso, né?

P: Já, você já me contou isso.

E1: Por causa da Engenharia Elétrica que eu fui mexer com isso. Elmir Germani me escolheu, o Zenilton me escolheu porque eu era Engenheiro Eletricista.

P: Isso é interessantíssimo!

E1: E é engraçado, foi preciso ter uma resolução do CONFEA para poder receber a titularidade, cara. É muito legal, né.

P: Isso é inacreditável.

E1: É, essa é a primeira do Brasil.

P: Mas que bom, isso é ótimo!

E1: É o primeiro caso do Brasil usar essa resolução.

P: Talvez eu vá usar essa resolução também, depois desse mestrado.

E1: Eu acho que tem que usar.

P: Eu sou o geógrafo, portanto eu tenho CREA, mas a minha limitação, da minha responsabilidade técnica, é a da Geografia. Agora com mestrado em engenharia de transporte, vamos ver o que acontece.

E1: É, eu acho que tem que fazer sim. É coisa simples, por exemplo, eu peguei a minha, nessa discussão com o CREA, eu peguei, porque eu te contei que o pessoal entrou com uma queixa contra mim, né?

P: Você contou, nossa, que coisa de louco.

E1: Eu peguei a minha grade curricular de Engenharia Elétrica e pedia de Engenharia Civil, nenhuma das duas fala uma palavra sobre o que é o transporte.

P: Claro.

E1: Se eu tivesse feito Engenharia Civil eu ia saber menos do que eu sei.

P: É possível... você não teria estado lá, e feito essas coisas.

E1: Não teria feito essa coisa toda de mexer com rede, essa coisa e tal. Isso é muito interessante. Tem que ser multidisciplinar, sabe. Meu pai falava que ele era especialista em generalidades.

P: Eu gosto muito dessa definição.

E1: Então a gente tem que ter isso mesmo.

P: Olha, a gente discutiu bastante a questão do contexto, não só o contexto pessoal mas o contexto institucional, como aquilo foi feito. Sobre o MOMTI, sobre aquele momento do PLAMBEL, você descreveu um pouco do momento da tomada de decisão, de realizar o MOMTI.

E1: Tem essa questão do Banco Mundial, EBTU, etc.

P: Aí já foi da implementação.

E1: Na realidade o MOMTI antecedeu.

P: Então, como você descreveria o momento da tomada de decisão, “nós vamos fazer esse plano, nós vamos fazer o MOMTI”. De onde que partiu, isso que estou querendo saber.

E1: Da criação das regiões metropolitanas, que foi a lei, eu sabia isso tudo de cor, que foi a Lei Complementar de número 14, se não me engano, foi a 14 que criou as regiões metropolitanas. Ela deu às regiões metropolitanas uma capacidade de planejamento.

E1: Existia, agora eu vou tentar lembrar mas não vou conseguir não, existia um grupo daqui em que participava a Fundação João Pinheiro, uns órgãos do governo e tal, que era o primeiro embrião de discussão metropolitana no Brasil, sabe.

E1: Baseado nesse grupo, não vou lembrar não, baseado nesse grupo, você tinha algumas pessoas do PLAMBEL que faziam parte, o Antônio Octávio Cintra, o Livernet que já faleceu, o Benício, eu sei esses caras participam dessa questão de discussão de região, da criação de regiões metropolitanas e tal.

E1: Então a Secretaria de Planejamento chegou à conclusão que ela precisava fazer, implementar a Região Metropolitana em Belo Horizonte que tinha sido criada por lei. Por Lei Federal né, não era competência do Estado, era competência da União criar essas regiões metropolitanas.

E1: E foi criada com 14 municípios, aqui em Belo Horizonte, né. Então o Estado tinha que se apetrechar para isso. Então o Estado montou um grupo de trabalho chamado PLAMBEL, que era Planejamento da Região Metropolitana de Belo Horizonte, daí o PLAMBEL.

E1: E o PLAMBEL começou a fazer um diagnóstico da região metropolitana, e lançou, nessa época teve a assessoria do metrô de São Paulo, que já tinha feito Pesquisa Origem e Destino, né.

E1: Tinha o CDU, o Centro de Desenvolvimento Urbano da Fundação João Pinheiro. Então juntou o pessoal da área de economia urbana, pessoal da área de ocupação territorial, então era o Afrânio, Ana Amélia, a Dina Marker, os caras da área de economia. E o pessoal da área territorial, que era o Jorge Vilela, que depois foi Secretário da Prefeitura, hoje está no Instituto Horizonte, Jorge Vilela. Tinha o Maurício André, que era da área ambiental. Tinha a Ana Amélia, que era da área de economia. Tinha a Aurora, da área de ocupação territorial.

E1: Eu sei que juntou uma turma grande, e começou a desenvolver. Começaram a desenvolver dentro dessa linha, uma parte estudando a estrutura territorial, outra estudando a questão socioeconômica, né. A economia urbana, como é que funciona isso, e outra parte estudando transporte. Fizeram um primeiro diagnóstico, onde eu participei da Pesquisa Origem e Destino. Em função desse diagnóstico, resolveram que tinha que fazer agora um plano de desenvolvimento da Região Metropolitana. Esse plano de desenvolvimento, o

Zenilton pode corrigir nisso com mais clareza, porque ele estava muito mais, eu era muito mais soldado, ele era muito mais oficial nessa época. Ele era oficial mesmo, ele era Capitão da Polícia, tinha o curso na Polícia lá, sabe.

E1: Eu não sabia não. Tinha a mais alta patente, então.

E1: Então tinha a mais alta patente, exatamente. Eu era um mero Segundo Tenente da Reserva do Exército, do CPOR. Então eles resolveram fazer o Esquema Metropolitano de Estruturas. Que era você pensar o desenvolvimento da cidade da Região Metropolitana com o horizonte de 1997. Então você tinha o horizonte imediato de 76, tinha um de 85 que era considerado de médio prazo, se eu não me engano de 85, e de 1990 que era a longo prazo. E o esquema metropolitano, ele fez uma visão bem estratégica, bem macro mesmo, fez esse desenvolvimento da região metropolitana que tinha características que vieram até hoje. Era o policentrismo, que tinha vários núcleos, vários subcentros, né. Então tinha Belo Horizonte, tinha Betim, tinha Contagem, tinha Pedro Leopoldo se não me engano, tinha vários centros de tamanhos maiores ou menores. Tem uma figura do esquema metropolitano de estruturas que é muito interessante, foi muito usada no PDDI como base de consulta, e um sistema que interligasse esses centros que era um sistema para ser de alta capacidade.

E1: Num primeiro momento se pensava inclusive na reativação do sistema de trens, e fazer com o que desse, o tipo de coisa que desse, criando vias expressas para tal. E foi muito interessante que isso foi nos anos 70, que eram os anos do milagre brasileiro. Nesse mesmo momento tinha uma outra parte do governo do Estado e a Prefeitura mais chefiados pela Prefeitura, pela SUDECAP, pelo DER, que queria transformar Belo Horizonte numa Los Angeles, né.

E1: Então, foi antes de surgir a via expressa, que era a *via expressa*, era um negócio pra ter não sei quantas faixas, não sei quantos viadutos, essa coisa toda. E já criou o primeiro embate com o PLAMBEL, porque o PLAMBEL desde essa época falava que a prioridade é o transporte público, e não o transporte privado, nos anos 70, cara.

E1: Então o PLAMBEL até “perverteu” o nome de *via expressa* para *via urbana*, por que não

era via expressa, nós não queríamos uma via expressa aqui. Teve uma reunião, lembro direitinho disso, teve reunião que ia ter com o Governador, que era o Francelino Pereira, no tempo do PLAMBEL ainda, ou era o Manuel Pacheco... Já era o Francelino. Para discutir essa questão da via expressa e tal, e o Chico achou uma reportagem numa revista americana que estava falando que Nova York estava indo à falência, porque todo mundo foi morar em New Jersey, foi morar nos arredores de Nova York porque as vias expressas permitiam que as pessoas chegassem ao centro de Nova York com facilidade muito grande.

E1: Então Nova York estava empobrecendo, foi a época em que o Harlem virou um grande gueto, hoje o Harlem é arrumadão, e tal. Mas sim, virou um grande gueto, né. Então estava empobrecendo porque o capital estava saindo, deixando os impostos fora, vinha aqui trabalhava e voltava, por causa das vias expressas.

P: Entendi. Isso deu medo no pessoal?

E1: E o Chico leu esse negócio, correu lá pro Zenilton, estava subindo para a reunião, o Zenilton pegou e falou: "É isso aqui." Subiu com o negócio para a reunião, aí depois que ele voltou ele falou: "Isso teve um efeito devastador na reunião lá, porque eu mostrei esse negócio aqui, falei que Belo Horizonte corre o risco de se esvaziar com vias expressas pro resto da Região Metropolitana, e tal. Tem que ligar sistemas de transporte, e tal". Bom, e aí nessa conversa toda surgiu o MOMTI, surgiu que era você pegar o que estava no EME e transformar aquilo num programa.

E1: Não era um projeto, era um programa: o MOMTI. Então o MOMTI, como programa, detalharia o que estava no EME, detalharia em termos de definir quais os corredores, quais as tecnologias, o que fazer na área central, que tipo de tratamento viário seria dado nos corredores. E o MOMTI então detalhou essa questão, já um pouco menos macro que o EME, já descendo para analisar especificamente as coisas, já com carregamentos das matrizes com mais, menos esparsas, né, mais espaços com mais células.

E1: Então ele foi detalhando isso, e aí surgiu, aí saiu o modelo, que era o grande modelo, falando do transporte em geral. E aí surgiram os programas e os projetos que foram projetos

da área central, o PROBUS, e aí veio o Banco Mundial.

P: Correto. Então eu estou com a linha do tempo bem estruturada na minha cabeça neste momento. Sobre esse momento, de pegar o EME, transformá-lo nesse programa, ou nesse conjunto de programas que viria a ser o MOMTI, que eventualmente ia se desdobrar nesses programas, área central e etc. Nesse momento, como que funcionava, na sua percepção? Eu sei que não é difícil compreender a situação global, mas você diria que havia pressões políticas, administrativas, que interferiam no trabalho técnico?

E1: Muito pouco. Eu acho que muito pouco. Primeiro porque ninguém acreditava no planejamento.

P: Isso é ótimo!

E1: O PLAMBEL era um time que tava fazendo um negócio maravilhoso, mas os prefeitos das cidades da Região Metropolitana achavam que aquilo não ia ajudar. Teve brigas enormes com o Newton Cardoso, que falava que não ia ter um órgão que ia resolver o que ele fazia dentro da cidade dele. Então tinha uma série de coisas assim desse tipo.

E1: E era muito, o pessoal considerava o PLAMBEL como sendo muito uma coisa assim de estudo. O PLAMBEL só começou a ser verdade, em termos práticos, né, porque quando fizeram esses estudos todos, fizeram aquilo tudo, era muito bacana, mas era tudo pra ficar na gaveta se não tivesse aparecido Banco Mundial na área de transporte, e se não houvesse, aí eu não sei te falar, não houvesse o que colocou como competência do PLAMBEL licenciar loteamentos. Eu não sei. E isso é uma parte que eu não entrei, tá.

E1: Mas eu sei que de repente dentro de todo o estudo de ocupação territorial, dentro dessa coisa toda, coube essa coisa que a agência metropolitana faz hoje, ela foi pro PLAMBEL. Então o PLAMBEL tinha que dar os pareceres do Estado, eu não sei como é que a formalização disso, o Zenilton pode falar mais, ele pode indicar quem são as pessoas da época que possam te contar isso com mais coisas, sabe.

E1: Mas é isso que fez o PLAMBEL passar a ter atuação mesmo, né. E o PLAMBEL, ele enveredou por um caminho, com essa coisa de ele participar dos licenciamentos, ele enveredou por uns caminhos que é o seguinte: à medida que ele não tinha uma força institucional, ele passou a ter uma força, a ser uma força de consultoria para cidades pequenas. Então as cidades da Região Metropolitana começaram a buscar o PLAMBEL em termos de o PLAMBEL ajudar as cidades em seu desenvolvimento.

E1: Então, a gente foi pra METROBEL, e eu sei que nesse período o PLAMBEL começou a trabalhar com várias cidades da Região Metropolitana, porque eles precisavam de apoio técnico, e o PLAMBEL dava esse apoio técnico para eles. Eu já não estava mais no PLAMBEL, eu acompanhava isso de longe. Mas o pessoal ficou no PLAMBEL talvez consiga te contar alguma coisa. Quem pode falar alguma coisa disso também interessante é o Everaldo. Você conhece o Everaldo?

P: Não.

E1: Everaldo tá trabalhando hoje na TECTRAN. Everaldo Ávila Cabral, ele tinha uma empresa que chamava IAC, que tá meio paralisada porque ele foi pro grupo SISTRAR. O Everaldo entrou no PLAMBEL depois que eu saí, ele entrou no início dos anos 80.

P: Certo.

E1: E ele então acompanhou muito essa parte de sistema viário da Região Metropolitana, de trabalhar junto com o DER, com essas coisas todas, em termos de manter a configuração metropolitana no novo sistema viário. O Everaldo trabalhou nisso.

E1: Quer ver aqui quem pode falar mais do PLAMBEL sem ser o Zenilton, pessoas que estão, o Isnard, o Isnard você conhece? Isnard Monteiro Horta. O Isnard foi secretário, foi Secretário de Planejamento de Contagem, foi depois de novo Secretário de Serviço Urbano de Contagem, foi Secretário umas duas vezes lá em Contagem. E ele era do PLAMBEL, um cara dos mais entendidos da parte de drenagem metropolitana.

E1: Então toda essa questão das análises das bacias, né, até porque a questão metropolitana ela é muito interessante porque tem, o que que é o aglomerado metropolitano? Depende com que óculos que você olha, né, se você olhar hidrologicamente, não tem nada a ver administrativo.

P: É a bacia. É a fisiografia que vai determinar.

E1: Você é geógrafo, você sabe bem disso, mais que eu. É completamente diferente de você pegar a estrutura de transportes. Se você olhar a questão da própria ocupação territorial e a conurbação urbana não serve, não tem nada a ver com essa questão da drenagem.

P: Elas desobedecem, né.

E1: Desobedece, né. Aí você vai pegar a Bacia das Flores, é um exemplo mais claro da desobediência, né.

E1: Então você vai pegando isso, aí você vai pegar essa questão das mineradoras, que entraram aqui no meio, então, seguraram. Então você tem uma série de coisas assim que na realidade é uma justaposição de óticas que vai mostrando desenvolvimento. Se você pega a parte de ventos é completamente diferente, né. Você pega a parte do problema do lixo é completamente diferente, né. Então você vai pegando várias coisas da economia urbana que aí até a discussão se tinha de ter Região Metropolitana, ou tinha que ter vários consórcios específicos era uma das coisas que sempre se discutiu muito, né. Por que que você tem quediscutir na escala metropolitana, se tem coisa que não é da Região Metropolitana.

P: Até hoje os embates são aí imensos, né, e é uma coisa de louco.

E1: É. Principalmente que é sempre todo mundo puxando a corda pro seu lado.

P: Sempre. O que não deixa de ser uma questão política.

E1: Exatamente.

P: Independente de se tratar da escala política de partido ou de mandato ou de cargo, é sempre intrinsecamente uma questão política, já que você tá defendendo interesses, digamos assim. Agora, eu estou muito... não posso dizer que eu estou impressionado porque eu tinha uma certa ideia, já tendo conversado com outras pessoas; mas o que você me disse fez compreender um pouco o porquê de vocês sofrerem poucas pressões políticas naquele primeiro momento ali. É que o pessoal realmente enxergava vocês como um órgão de pesquisa, era quase “inofensivo”.

E1: E nós estávamos no regime militar.

P: Na época do planejamento compreensivo, aquela visão.

E1: A gente brincava muito que o Francelino Pereira teria dito, na realidade não falou nada disso, que foi o planejamento participativo que reunia as pessoas e falar assim, “participe-vos que vai ser assim”. A gente brincava muito que era assim.

E1: Se a METROBEL tivesse discutido o que ela fez em termo de transporte e trânsito em Belo Horizonte ela não tinha saído do chão. Mas por ter sido em 1981 que ela começou, e ter feito isso de 81 a 83, alto regime militar, você conseguia fazer as coisas. Porque o Prefeito de Belo Horizonte era indicado pelo Governador, então prefeitura fazia, e você punha as coisas na rua e a associação comunitária podia no máximo espernear. Porque jamais o pessoal deixaria você fechar os cruzamentos da cidade, feito nós fechamos.

E1: Imagina se não tivesse fechado. Pessoal xingava a gente de tudo que é jeito, eu fui xingado de idiota, pelo Diário da Tarde, com todas as letras. Porque eu fechei, dentro do projeto da área central, eu fechei a Carandaí e a Bernardo Monteiro. Não deixei. Eles queriam que a Bernardo Monteiro, na frente do Colégio Arnaldo, já tinham sido todas tirada as árvores, queriam que continuasse até emendar com o viaduto para ligar lá na Floresta. E eu não deixei, falei: "Não, vamos salvar esses ficus". Então eu salvei um figo, que era da Bernardo Monteiro aqui e a Carandaí pra cá. Carandaí do Colégio Arnaldo pra cima não tem trânsito.

P: Não tem.

E1: Então eu salvei aquilo ali, foi uma questão de área ambiental. É questão que você pensava assim, o trânsito se vira, cara.

P: É claro. É coisa orgânica.

E1: O trânsito se vira. Agora eu vou tirar essas árvores, eu vou tirar esse espaço aqui? Você sabe que o Carone⁷ pediu minha cabeça pro prefeito, né, duas vezes.

P: Gente!

E1: Pro Governador duas vezes na época da METROBEL. Uma por que eu briguei porque os táxis tinham a placa dos táxis.

P: Essa história é famosa.

E1: Aí eu briguei para não deixar tirar a placa dos táxis da porta, porque o sindicato falava que os guardas multavam de longe. Aí eu falei assim: "Uai, mas se você está cometendo infração tem que ser multado mesmo. Você faz parte do sistema. Você tem que ser multado mais do que o particular".

P: É claro.

E1: Mas o taxista nunca considerou isso, né. A gente criou uma casta especial e tal. Aí eles conseguiram fazer isso.

P: E eles só estão sendo destronados por uma questão de mercado, hoje, por esses aplicativos.

⁷Jorge Carone Filho, prefeito da capital entre 1963 e 1965, deputado federal entre 1982 e 1987.

E1: Exatamente. E na mesma época eu falei numa palestra que uma das grandes asneiras do planejamento, do que aconteceu em Belo Horizonte, uma das tristezas foi terem tirado os Ficus da Afonso Pena. Porque se continuasse com os ficus até hoje, a Afonso Pena seria um grande boulevard na área central, com uma riqueza enorme e o trânsito tinha dado a volta, tinha se desenvolvido a Andradas, Contorno.

P: Talvez teria sido inclusive muito bom.

E1: É, teria saído, e só seria preservado o hipercentro vivo.

P: Aquela área da rua Oiapoque não teria acontecido o que aconteceu.

E1: É, e o Carone ficou p... com isso, e foi reclamar com o Tancredo. Aí o Tancredo falou: "Deixa o menino". Eu era muito novo. "O menino é assim mesmo". Então, e a outra coisa foi quando eles resolveram liberar a cor dos táxis. O sindicato queria liberar a cor de todos os táxis.

E1: Aí eu era Diretor de Operações da METROBEL, falei: "Não vai liberar, mas não vai mesmo!". Já conseguiram tirar do táxi o número da porta, que eu fiquei p... com isso, né. Mas aí eu falei: "Não, esse eu não vou deixar de jeito nenhum não". O que que eu fiz? Eu fui em todas as entidades de classe, Sociedade dos Engenheiros, CDL, FIEMG, Associação Comercial, União dos Varejistas, fui em todo mundo. Eu fui lá e fiz eles assinarem, cada um assinar uma carta para o Hélio Garcia contra.

E1: Porque o caras falavam que tinha uma pesquisa que dizia que a cor amarela que deixava o cara mais irritado, só que o cara que tá dirigindo não vê a cor do carro dele, cara. O problema real é que o carro não tinha valor de revenda.

P: Claro!

E1: E ele já comprava o carro, já comprava o carro com todas as isenções e iriam vender de forma que o cara não soubesse que o carro era um táxi.

P: Ganhar, e ganhar e ganhar.

E1: É. Eles queriam que eles conseguissem vender o carro sem o cara saber que o carro era táxi antes. Porque a placa não ia né, a placa ficava com eles, era a TX.

P: Todas eram TX né.

E1: Então, é tanto que, quando começou, elas passaram a ser GTX, depois sumiram. Agora é qualquer coisa.

E1: Mas aí eles levaram pra mim, eu levei pro Hélio Garcia, aí teve a solenidade pro Hélio Garcia liberar a cor os táxis, né. Aí eu consegui colocar o negócio na mão do Hélio Garcia, e assim, meia hora antes. Consegui que o chefe de gabinete de colocasse na mão do Hélio Garcia.

E1: O presidente da METROBEL que era o Sérgio Werneck, falava que eu era louco, falava: "Não mexe com isso não. O sindicato é muito importante". É importante p... nenhuma.

E1: Aí consegui colocar na mão do Hélio Garcia meia hora antes, aquela coisa toda. Aí chegou a hora, estava o Presidente do Sindicato do lado do Hélio Garcia, todo mundo aqui assim; Carlos Cota, o Carlos Cota que levou o negócio pro Hélio Garcia. Todo mundo lá e eu lá atrás. E o Hélio Garcia elogiou em função atendendo pedido do sindicato eu vou acabar, tinha um jeitão de falar batendo assim na mesa, que eu vou acabar com a cor, vou liberar a cor do táxi. A partir de hoje todos vão ser brancos.

E1: Aí o cara do sindicato: "Perdão, Governador". "Branco. Quero todos os táxis brancos. E vai ficar muito bonito". E acabou ficando bom.

P: E foi isso mesmo?

E1: E ficou branco. Ele tomou, falou assim: "Eu não vou brigar com os caras para não liberar,

então vou pôr branco".

P: Gente, que loucura.

E1: Aí o preço dos carros brancos foi lá embaixo, né.

P: Claro.

E1: Aí só quando entraram os importados que ficou chique carro branco. Eu tinha um Chevette branco, cara, eu já parei no sinal e entrou gente no meu carro. Eu parado lá na boa, "não sou táxi não, desculpa, e tal" (risos).

P: Isso é bem emblemático de como algumas decisões são tomadas independente de razão técnica, a gente estava falando aqui de planejamento técnico, de planejamento interno.

E1: Quando o Tancredo ganhou, ele fez a campanha, a METROBEL era a Geni, né. Todo mundo xingava o METROBEL de qualquer jeito, né. E ninguém defendia a METROBEL, ninguém defendia. Nenhum político tinha coragem de defender a METROBEL. Até os políticos do governo xingavam a METROBEL porque pegava bem falar mal da METROBEL. Isso tudo apesar do que a gente fez, que segurou a cidade por 20 anos, né.

E1: Então o Tancredo entrou e falou que ia transformar METROBEL de madrasta para rainha, para madrinha, digo. "De madrasta para madrinha". Aí falou que a METROBEL tinha que ser aberta, que agora não sei o quê. Cara, só eu fui ser diretor de operações, nós estávamos em reunião de diretoria. Abria a porta, sempre, abria a porta e entravam dois vereadores: "Nós queremos falar com o senhor." E o Diretor, o Presidente da METROBEL mandava os Diretores para ele atender os vereadores, ou deputados, ou assim.

P: Inacreditável. Descaradamente mesmo?

E1: O cara entrava... abria a porta e entrava. Aí começou a desmanchar isso, desmanchar aquilo, aí foi muito desgastante esse período, muito desgastante. E começou a fazer média

com as coisas todas, né.

P: É um momento completamente diferente. Interessante.

E1: Foi muito terrível.

E1: Pensando nisso e entrando no tema da efetivação, queria te fazer uma pergunta: como você descreveria a efetivação do MOMTI? Eu sei que você já disse que sobre essa questão do horizonte de 1990, e a análise que você fez em 1997. Que não chegaria a 40% daquilo que foi proposto.

E1: É, o MOMTI, efetivação do MOMTI, ela aconteceu praticamente só com o dinheiro do Banco Mundial, tá. Então o MOMTI foi efetivado na prática com duas coisas, não foi só isso, mas o principal foi isso, que o Banco Mundial colocou dinheiro no tratamento da Av. Antônio Carlos. Foi a primeira vez que a Antônio Carlos recebeu um tratamento de mexer nos ... estreitar os canteiros centrais, ajustar passeio, ajustar o desenho dela, sem desapropriação. Mas foi uma mexida de melhoria de capacidade operacional dela.

E1: O Banco pagou também a Av. Cristiano Machado, que eu falei, com pista exclusiva, essa coisa toda, criou esse conceito. Ele pagou o Projeto da Área Central, nós reformulamos completamente a Área Central, criação de áreas ambientais, trocar o sistema de controle de semáforos. Nessa época, o Banco tinha um projeto de controle centralizado, nós tínhamos um projeto de controle centralizado de semáforos, que ia ser o segundo do Brasil, o terceiro do Brasil. Em Curitiba tinha um antigo, quer dizer, era novo mas era da tecnologia antiga, São Paulo tinha uma tecnologia inglesa, e nós conseguimos numa prestação internacional comprar um com tecnologia holandesa mais avançada que o de Curitiba, que também era holandês.

E1: Aí, a Secretaria Especial de Informática embargou porque era uma reserva de mercado. Então desembargaram e Belo Horizonte só veio a ter esse sistema de controle centralizado inteligente de tráfego já em 1998.

P: Depois da abertura militar.

E1: É, já com a BHTRANS lá na frente. E bancou também o Programa Ordinário de Pavimentação, um programa da Avenida Pedro II onde a gente canalizou o Córrego do Pastinho, que era, tinha uma série de enchentes lá na Pedro II.

P: Isso também foi Banco Mundial?

E1: Foi Banco Mundial. A gente fez o PACOTT da Avenida Pedro II, canalizando, fazendo toda a obra de drenagem profunda da Pedro II, e mais um na Avenida Amazonas que não foi Banco Mundial não. A Avenida Amazonas a gente conseguiu o dinheiro interno aqui para fazer a faixa, a pista exclusiva da Avenida Amazonas. Não foi programa do Banco Mundial não. Essa a Prefeitura arranhou dinheiro.

E1: Então implantaram-se essas coisas todas, e isso foi implantado no começo da METROBEL, né. O PLAMBEL passou isso para a METROBEL, que implantou essas coisas em conjunto com a Prefeitura, a Prefeitura fazia as obras, né.

P: SUDECAP, certo?

E1: É, SUDECAP fazia as obras. O dinheiro do Banco era repassado para SUDECAP, ela fez essas obras todas, né. E criou o conceito, né. Daí por diante o PLAMBEL começou a discutir com o DER a questão da Via Expressa, a questão de outras vias, via 840, via não sei o que é lá, e tal.

E1: Então essas vias foram criadas mais ou menos dentro daquele esquema do MOMTI, que já tinha criado um sistema viário. Sempre ficou a ideia do que tinha que fazer, e como muitas dessas vias eram em cima de córregos, então quando foi fazer a canalização já se usou as normas do PLAMBEL, e tal. Então mais ou menos ele diluiu nisso, né. E o PROBUS.

P: Claro, claro.

E1: E o PROBUS que foi o grande coisa. O que que o PROBUS não conseguiu fazer, né? As

estações de integração. Porque nós escolhemos lá a primeira estação de integração que a gente ia fazer era o Barreiro. Então nós chegamos a fazer onde hoje é a estação do metrô, não metrô em Belo Horizonte ainda, né. Tanto que você vê que na Via Expressa tem uma pista do lado, né.

P: Tem mesmo.

E1: Então aquela pista era para ônibus.

P: Entendi.

E1: Ali era uma pista exclusiva para ônibus, né. Que ia ser só de ônibus mesmo, o tempo todo. Que ia ter uma, não existia BRT, mas era um sistema, ia até aonde é exclusivo na Cristiano Machado, e na Via Expressa. E este ônibus iria até o terminal lá de Água Branca, que é onde fez a estação do metrô, hoje ali é Terminal de Água Branca e a gente não tinha ainda tecnologia, não existiam terminais grandes nem nada.

E1: Então foi estudado um terminal, e aí fizemos uma porção de abrigos, negócio meio precário, mas que era um embrião para fazer com que os ônibus da Cidade Industrial e do Barreiro se concentrassem lá e que houvesse linhas troncais para Belo Horizonte.

P: Entendi. Essa era a ambição?

E1: É. Aí o que aconteceu, era isso nos anos 1980, as pessoas que mais tarde hoje, não sei se já tinham criado, ou iam criar na época, acho que já tinha criado, do PT [Partido dos Trabalhadores], eles se uniram para não deixar fazer isso. E colocaram na cabeça do pessoal do Barreiro que não podia, que isso era tratar o povo igual gado, que não sei o que, etc.

E1: E não deixaram fazer o terminal. Chegaram a ser colocados uma porção de abrigos lá, fazer as pistas, fazendo o negócio todo. Foi tudo demolido porque não podia fazer. E o PROBUS reformulou toda a cidade menos o Barreiro. Ou seja, hoje o Barreiro está com essa situação atual mesmo depois do metrô, mesmo depois de-. É, o Barreiro ficou sendo chamado,

as linhas residuais do Barreiro. Então você tinha todas as linhas em Belo Horizonte, era 8801, não sei o que lá, e as do Barreiro eram os números originais. Ficou-se anos sem conseguir mexer no Barreiro.

E1: Quando a BHTRANS já na administração do PT começou a fazer o BHBUS, isso o Carlão falou em público, eu do lado dele, porque eu tava no DER na época. A primeira estação foi estação Diamante, o coração do Barreiro. Ele falou claramente: como nós não deixamos fazer integração do Barreiro, nós temos uma dívida com o Barreiro. Então nós vamos começar pelo Barreiro. Ele reconheceu de público. Que eles tinham atrasado o Barreiro, cara. Por questão política, e começou no Barreiro, e foi bom começar pelo Barreiro, porque não tinha muita coisa para estragar, né. Aí fizeram as linhas do Barreiro, e fizeram a pior de todas as estações, né. Pior porque é a primeira, né. Pessoal não aprendeu, não sabia como fazer, né. Então não era mais igual o terminalzinho de Água Branca, né. Era um terminal mais bacana e tal, mas é um terminal cheio de problemas.

P: Até hoje, né.

E1: Ele tinha problema tipo altura do meio-fio, pegava no parafuso das rodas. Então o ônibus encostava e comia os parafusos das rodas. E começou a estragar, porque o ônibus perdia roda porque arrebentava os parafusos todos lá. Tinha coisa disso, não tinha raio de giro, não conseguia entrar, não conseguia virar, chovia e o beiral não protegia, o cara molhava. Tinha um milhão de coisas que era o aprendizado.

P: Que loucura.

E1: Nunca ninguém tinha visto, ninguém sabia. Aí as bocas de lobo que ficavam do lado que o ônibus parava eram de concreto, quebrava tudo, né. Porque já não se fazia de ferro porque o pessoal roubava. Então fazia de concreto, não suportava o ônibus, aí o pessoal descobriu que a drenagem não podia ser ali, tinha que ser do outro lado.

P: Gente, então tinha problemas assim, físicos, loucos.

E1: Na véspera da inauguração, eles descobriram que na entrada do ônibus, o ônibus não virava. O Gilvaldo, que era o cara que era encarregado de implantar isso lá na METROBEL, ele pegou e falou assim: "Não não, eu quero um ônibus aqui". Pegou um ônibus na empresa, mandou virar. Aí eles tiveram que abrir às pressas uma outra entrada e esse portão ficou sendo um bicicletário.

P: Por isso que tem um bicicletário?

E1: Ficou por anos lá, não sei se ainda tem.

P: Eu acho que ainda tem.

E1: Ficou anos lá, do lado o bicicletário, porque era ali que os ônibus iam entrar mas eles não conseguiam acessar as plataformas, porque não tinha raio de giro. Então foi um aprendizado grande, né. Nós fizemos agora o projeto do Terminal Providência, nós desenvolvemos para a Prefeitura.

P: Sim, estou sabendo.

E1: O pessoal da BHTRANS ficou encantado com o projeto. Porque nós pegamos e fizemos um levantamento de todos, desde o Diamante, com a história que eu tenho, meu filho, que é um arquiteto de primeira linha, o meu sócio na empresa, nós pegamos e conversamos com todos os gestores de todos os terminais sobre o que não funciona, o que é bom, o que é ruim.

P: Isso é ótimo.

E1: E conseguimos montar um projeto que assim, vai ter defeitos na hora que começar a funcionar, mas que nós eliminamos praticamente tudo o que aconteceu de ruim.

P: Fantástico, isso é ótimo.

E1: Tomara que implante mesmo, que façam, o projetinho ficou bonito.

P: Que ótimo, eu não vi ainda não, quero ver. Fiquei sabendo mas ainda não vi não. É bom a gente ter tocado exatamente nesse tomara que implante, e etc. A pergunta que eu tenho pra fazer agora é a penúltima pergunta que eu tenho pra fazer é, enquanto você estava trabalhando no plano, especificamente no MOMTI, naquele momento, nesse contexto, você acreditava que existiam perspectivas de executar aquelas propostas, que ele ia sair do papel?

E1: Totalmente. Totalmente. Eu vou te contar um caso, quando nós implantamos o PROBUS, a cidade parou, né.

P: Sim, isso é famoso.

E1: E saiu eu, o Bernardo que era o Diretor de Operações, eu era o Superintendente de Planejamento de Tráfego, o Luis Márcio, que era o Superintendente de Operações, que é filho do Francelino. Pegou o avião do Governo e nós fomos sobrevoando a cidade para ver na segunda-feira de manhã. Quando nós fomos pra Pampulha tava tudo uma beleza, nós pegamos o avião do governo, nós voltamos, quando nós olhamos a cidade tava, cara...

E1: Eu virei pro Luiz Márcio, falei assim: "Fala pra esse piloto pra tocar pra Cuba porque não vai dar pra gente descer".

E1: Aí nós estávamos andando na cidade, estava andando com o João Inaiala, que era o cara do DETRAN que tinha vindo pra mexer com os semáforos, o encarregado dos semáforos do DETRAN era um advogado, cara espetacular mas um advogado. Então não tinha conhecimento técnico.

E1: Aí ele tava branco, ele olhava aquele congestionamento, falava: "Doutor Osias, acha que isso aí vai funcionar? Nós vamos perder o emprego. Olha o que que tá acontecendo com a cidade". Eu falei: "O Jaime, você pode ter certeza que isso aqui vai durar dois dias". No terceiro dia isso aqui tava andando. Tal era a convicção que a gente tinha na eficácia do projeto, que era um projeto que foi feito para funcionar, e na eficiência da operação. Dois dias depois a cidade estava rodando direto, 15 dias depois eles fizeram uma enquete, 90% da

população estava gostando do sistema.

P: Fantástico. Descobriu que era negócio. Antes tinha que fazer tal coisa agora não precisa mais.

E1: Descobriu que ele conseguia ir no INPS da Campos Salles.

P: Eu moro perto da Estação Pampulha, eu uso o MOVE todos os dias pra trabalhar. Paro na porta da Av. Augusto de Lima, 30, onde é a Secretaria de Planejamento. Literalmente não existe outro meio de transporte mais eficiente pra mim do que o MOVE, não existe nada. Talvez moto, se eu quisesse me arriscar no meio das coisas, chegava mais rápido. Mas é quase impossível. E eu vivi a transição dos ônibus diametrais existentes, o Santa Branca, Santa Mônica, etc., que iam pro Centro. E você ser obrigado a ir pra Estação Pampulha. Num primeiro momento o pessoal só pensava em quebrar tudo, que tava tudo errado. Só que quando você começa a perceber a eficiência do ônibus naquela canaleta da Antônio Carlos. Quanto que aquele MOVE Direto voa. E cheio de problemas, né. Tem algumas coisas de operação que não estão equacionadas por questão de ser impossível e outras porque você simplesmente não entende por que eles tomaram algumas decisões. Mas não existe jeito mais rápido de ida da Pampulha para o Centro hoje. Não existe, talvez helicóptero.

E1: Você sabe a história da entrevista que eu fiz a TVMINAS?

P: Não.

E1: Nós estávamos analisando, só analisando aquele estacionamento da Estação Pampulha.

P: É, o meu carro de vez em quando fica lá.

Osias: Que é o Park and Ride, né. Aí eles foram entrevistar uma mulher que estava chegando. A mulher pegou, relatou o seguinte: “Eu sou médica, eu moro aqui no Santa Amélia, eu saía de casa 6:30 da manhã, pra estar no meu consultório às 8:30. Dava pra eu sair um pouquinho mais tarde, mas se eu saísse às 7 eu chegava 8:45 no meu escritório. Se eu demorar um

pouquinho meu tempo de viagem é muito maior. Com isso, eu estava pegando 50 minutos, 1 hora todo dia, se eu atrasasse eu pegava mais de 1 hora pra chegar no centro. Aí fizeram esse negócio aqui. Agora eu venho aqui e deixo o carro aqui, gasto um rotativo. Eu chego rapidinho lá no meu escritório. Eu estou economizando porque eu não pago mais 400 pratas de estacionamento”.

E1: “Estacionamento lá perto. Eu estou economizando 450”, não sei quanto que ela falou, de combustível. “Estou pagando a passagem do MOVE, um talão do rotativo, que me dá 12 horas aqui, e com uma grande vantagem: eu agora eu saio de casa, eu saía às 6:30, agora eu saio às 7, eu podia sair às 15 pras 8, mas eu saio às 7 por que eu vou, eu tomo café de manhã com minha filha, levo ela na escola, deixo ela na escola, converso, dou um beijo nela, despeço dela, venho pra cá. E isso não tem preço”. Não tem preço, cara.

E1: Ela falou isso gravado, cara. Ela falou igualzinho propaganda. "E isso não tem preço". Os invejosos dirão que é uma atriz que a gente contratou e deu um script pra ela. Cara, eu olhei e pensei assim, “gente, pagaram essa mulher, não é possível, cara”.

P: Olha, eu que deixo o carro na estação, conheço o pessoal que deixa o carro lá todo dia, o pessoal tá feliz demais com aquilo ali. Com a precariedade que é, você viu a precariedade. É uma precariedade tão louca, às vezes eu conto para as pessoas como é que funciona lá, porque depois de 10 horas da noite você mesmo abre o portão do estacionamento. É uma loucura, o negócio chega a ser engraçado. Mas funciona pra mim. Não existe jeito melhor. Eu saio do Santa Branca, deixo o carro ali dentro, vou pra Prefeitura, volto... muito rápido. Não tem variável nenhuma. Independente do que for eu estou indo embora.

E1: Aí o MOVE é uma porcária porque o pedreiro, que estava fazendo um trabalho na sua casa, vem lá de Justinópolis e fala que é uma porcária. Então o cara acha que tudo é uma porcária. Foi um erro, né, em questão de *branding*...

P: Totalmente. Misturar os dois [MOVE de Belo Horizonte e MOVE Metropolitano] foi um negócio maluco.

E1: Já é uma tristeza eles terem que passar por uma situação que eles estão passando com aquele MOVE Metropolitano. Agora o mais triste pra BHTRANS, o Rogério Carvalho, num certo momento ele tava na parte de Gestão de Experiência do Consumidor com o MOVE. E ele falou que ele recebia em certo momento, nos primeiros meses de operação principalmente, mais da metade das reclamações, que eles ligavam para a BHTRANS pra reclamar do MOVE, era o Metropolitano.

P: Era o Metropolitano....

E1: Só que a pessoa não sabia. Até a pessoa que está no telefone entender que você está na realidade reclamando de uma linha metropolitana, ou seja, é uma confusão muito grande. Nem que seja do ponto de vista de, digamos, ergonomia da sinalização, esse negócio dos dois usarem o sistema, o nome MOVE é um absurdo. Isso eu acho que o Márcio Lacerda foi muito mole.

P: Foi demais.

E1: Porque o Márcio Lacerda tinha virado pro Metropolitano assim: "Você vai pro lado de fora".

P: É lógico.

E1: "Pra você entrar aqui dentro você tem que entrar com essas condições. Nós vamos fazer o gerenciamento comum".

P: E é inacreditável como ficou, com esse negócio de estações separadas. Eu nunca vi isso em nenhum lugar do mundo, pra falar a verdade. Em um certo momento a gente pesquisou vários sistemas de BRT no mundo, existe operação, óbvio, metropolitana, compartilhada e tal, mas é o que é: compartilhado, o pessoal vai compartilhar as estações. Por que que você vai fazer duas estações? Veio um pessoal da Itália, o Banco Mundial deu um dinheiro pra poder fazer um estudo para o Anel Rodoviário, eles vieram ver o BRT, eles adoraram o BRT. Mas eles perguntaram: "Por que que tem duas estações tão perto uma da outra"?

E1: Aí você vai explicar e ninguém entende. Você é doido.

P: Pela cara deles eu acho que lá pra terceira vez que eu estava explicando pra eles, aí eles entenderam. "Sério? Eles fizeram isso mesmo, de verdade"? Como quem diz, vocês deixaram acontecer isso? Dá vergonha, é lógico.

E1: Eu nunca teria deixado.

P: Nossa, você está louco. Eu sei que não.

E1: Eu não teria deixado de jeito nenhum.

P: Para fechar, Osias.

E1: Pois não.

P: Agora, depois de todos esses anos, tendo todas essas experiências também, você considera que alguma coisa muito importante, alguma coisa de legado daquele plano, que podia ter sido imprescindível para a cidade, teria mudado a cidade, como algumas das medidas mudaram, alguma coisa ficou pra trás? Que você considera que seria de suma importância?

E1: Integração metropolitana. Não tem sombra de dúvida. E eu que fui o primeiro Presidente da BHTRANS, eu trabalhei, vou te contar outro detalhe. Quando nós fomos fazer a municipalização, o Eduardo Azeredo, que nunca foi um camarada muito pra frente, ele virou e falou assim: "Não vamos mexer com esse negócio não, eu sei que tem que fazer, porque já começou na época do Pimenta da Veiga. Vamos fazer o seguinte, vamos mexer com isso não, isso é muito complicado, não quero mexer com isso não. Deixa isso lá no estado, vamos criar um grupo, um setor dentro da Prefeitura, uma coisa dentro da Prefeitura que vão participar do Modelo Metropolitano junto com a TRANSMETRO. Vamos fazer junto com eles, mas não vamos assumir, não vamos não, porque isso é muito complicado, e tal".

E1: Aí era o Mauro, que era o comandante lá da nossa Comissão. Aí OK, vamos lá conversar com o pessoal do Metropolitano. Então a posição do Eduardo era o seguinte: se tiver um jeito de a gente trabalhar junto com eles, entrar no esquema deles, mas não criar uma empresa. Aí nós fomos conversar, eu não fui nesse dia não. O pessoal foi conversar com o Secretário de Assuntos Metropolitanos e com o presidente da TRANSMETRO. Em linhas gerais, o cara virou e falou assim: "Só se for por cima do meu cadáver. Vocês não vão fazer é nada, isso é nosso. Vocês não vão mexer".

P: Meu Deus.

E1: Aí voltaram a falar com o Eduardo Azeredo, ele pegou e falou assim: "Então nós vamos fazer, nós vamos tomar". Aí criamos a BHTRANS. Então a integração metropolitana é tão... a cidade paga um preço muito caro porque o morador de Belo Horizonte trabalha em Betim. O morador de Belo Horizonte trabalha em Ribeirão das Neves. Tá cheio de indústria lá. A empregada dele vem pra cá. O comerciário que trabalha nas lojas de Belo Horizonte vem de Sabará. Então tinha que ter um sistema de integração metropolitana mesmo. Isso é um negócio que é imperdoável não ter, e ter perdido todas as oportunidades que houve, porque tiveram várias.

P: Essa não foi a última, certamente.

E1: E sempre uma resistência muito grande que é muito ligada pelos interesses empresariais dos dois sindicatos e das empresas de ônibus que não deixam acontecer. Tem, só pra você entender a briga, quando nós criamos a BHTRANS, teve dois fatos que foram muito interessantes. Um, nós resolvemos assumir o estacionamento rotativo. Eduardo Azeredo fez uma carta ao Secretário de Assuntos Metropolitanos falando que a partir de segunda-feira nós assumimos o estacionamento rotativo.

P: Simples.

E1: Eu fui com o Eduardo Azeredo, sentamos com o Secretário, ele entregou a carta pro Secretário, o Secretário deu aquele risinho irônico. "Ah, vocês vão assumir? OK. Tudo bem,

pode ser, e tal". Aí de sábado pra domingo nós recolhemos todos os carnês rotativos de todas as bancas, de todos os pontos de venda. Substituímos todos, era faixa azul, substituímos todos por carnê de rotativo. Trocamos todo lugar que tinha "Aqui tem Faixa Azul", nós trocamos, "Aqui tem Rotativo". Pusemos o plástico colado em cima. Quando chegou no Fantástico de noite, no domingo, apareceu a propaganda da Prefeitura de Belo Horizonte. "Estacionamento Rotativo agora é da Prefeitura". O Presidente da TRANSMETRO ficou sabendo que ele tinha perdido quando ele viu no Fantástico. Porque ele achou que nós estávamos brincando.

P: Que loucura, cara.

E1: Aí o Diretor da TRANSMETRO teve a cara de pau de ligar pra mim e falar o seguinte: "Eu quero ser ressarcido por todos os carnês que vocês receberam". Porque a gente falou pra população que continuava valendo o carnê que eles tinham. Os novos iam ser da Prefeitura, mas aqueles continuavam valendo.

P: Entendi.

E1: Ele pegou e falou assim: "Eu quero ser ressarcido pelo valor de face de todos os carnês". Aí eu falei assim: "Cara, você tem um monte de papel velho. Esse papel seu não tem mais valor, ele não pode mais ser vendido". Falei com ele. "Não, eu quero pelo valor de face". Mandou um ofício falando que a TRANSMETRO exigia da Prefeitura um valor de não sei quantos milhões de reais devido ao recolhimento dos carnês. Eu nem respondi o cara. Isso um rotativo desse jeito.

E1: Aí nós fomos assumir táxi. Táxi eu fui sozinho levar a carta do Prefeito.

P: Isso deve ter sido bom.

E1: O cara riu da minha cara. "Como é que vocês vão assumir isso"? Eu falei: "Desculpa Secretário, a legislação manda, eu tenho certeza que nós teremos a maior boa vontade de vocês". Aí o presidente da TRANSMETRO falou assim: "Vocês não vão mesmo". Aí eu falei assim: "Bom, me desculpe, eu só estou trazendo o comunicado que nós vamos assumir".

Segunda-feira de manhã nós pegamos um caminhão baú, eu tinha sido diretor da METROBEL, sabia exatamente onde ficava todo o sistema de táxi. Nós entramos com duas viaturas da ROTAM e um caminhão baú. Nós entramos dentro do galpão que a METROBEL tinha no São Francisco. Nós entramos com aquilo dentro do lugar 7 horas da manhã. Nós entramos, na frente nosso gerente da área que ia ser de táxi. Nós chegamos lá. "Nós viemos pegar o negócio de táxi". "Não, é a dona Conceição que tem a chave". "Não precisa da chave, nós vamos levar os armários". Os armários são esse, esse, esse, esse e esse. Os caras da companhia de mudança pegaram os armários inteirinhos, pegaram os armários e puseram dentro do caminhão.

P: Tinha que ter sido assim.

E1: Com a viatura da ROTAM, os caras com metralhadora na mão, ninguém chegou perto. Nós pegamos tudo e entramos. Aí 9 horas da manhã o presidente da TRANSMETRO me liga e fala assim: "Vou denunciar, isso é um absurdo. Uso de força, não sei o que lá. Isso foi um acinte contra o governo vocês colocarem a polícia". Eu virei pra ele e falei: "Renato, duas coisas. Primeiro, a polícia é do Estado. Então, a polícia do Estado é do Estado, você não pode reclamar disso. E outra coisa é o seguinte, nós comunicamos que nós íamos e vocês falaram que estava à nossa disposição". "Não, não falei isso não". "Mas você recebeu uma carta falando que nós íamos cumprir a lei. Então, a lei falou que aquilo era nosso. E outra coisa é o seguinte, você sabe por que tinha ROTAM? Você acha que nós somos doidos de pegar todo o cadastro de táxi, por num caminhão e sair pela cidade? Eles tocam fogo no caminhão, cara. É segurança do arquivo. Você acha que eu vou dar as coisas? Não acredito, você achou que foi por causa de vocês que eu cheguei com a ROTAM? Como é que você pensa um negócio desses"?

APÊNDICE B

Transcrição da entrevista realizada pelo pesquisador com Zenilton Clever Gonçalves do Patrocínio, em 15/03/2018, em Belo Horizonte (PATROCÍNIO, 2018).

Pesquisador (P): Eu queria começar perguntando um pouco sobre sua experiência. Eu sei que você trabalhou no PLAMBEL e também no METROBEL, mas essas são as suas primeiras experiências com planejamento ou você já tinha outra experiência acadêmica ou mesmo profissional antes de ir para o PLAMBEL?

Zenilton Clever Gonçalves do Patrocínio (Entrevistado 2 - E2): Primeiro, como se dá a minha formação. Eu sou urbanista, embora seja graduado em arquitetura e urbanismo. Arquitetura era na época um curso de graduação. E você tinha que fazer dois anos de pós-graduação para se tornar urbanista. O que acaba refletindo é que você acaba optando em ser arquiteto ou ser urbanista. Eu optei por ser urbanista. A diferença não é tão marcante do ponto de vista da atividade profissional, mas muda a abordagem temática. Ao invés de você estar vendo a compartimentação do espaço para uso particular, como edifícios de escritório, residência, mesmo quando fala de espaços coletivos como um teatro ou cinema, na verdade você particulariza esse espaço, fragmenta e reduz à escala gregária do indivíduo. Já o urbanismo tem um pouco mais de amplitude no horizonte, e a abordagem é muito mais holística. Então você fala mais do coletivo, fala mais do macro espaço e não do micro. E eu então resolvi ser urbanista no terceiro ano do curso de arquitetura. Faltavam dois anos para cumprir arquitetura e eu resolvi ser urbanista.

E2: E aí eu fui para a Alemanha, interrompi a escola e fui para a Alemanha, onde fiquei dois anos. Justamente no momento eu fui a convite do Governo alemão e do Senado da cidade de Hamburgo. Estava iniciando em Hamburgo uma visão metropolitana. Hamburgo virava uma cidade-estado, ou seja, o conceito metropolitano lá já estava sendo implementado. Várias cidades ao entorno de Hamburgo se tornaram distritos de Hamburgo. Desde Altuma, vários distritos, o alemão chama de Bezirk. E lá eu começo a moldar minha formação como planejador. Dois anos lá, depois fiz alguns cursos na Inglaterra, mais específico na área de transporte. Enquanto a minha experiência na Alemanha foi mais ampla, era planejamento

urbano, não necessariamente transporte, o transporte passou a ser minha ferramenta de expressão com o urbanismo. Porque muito cedo eu compreendi que o que rege o contexto urbano, metropolitano, das relações humanas é a capacidade de mobilidade que a infraestrutura oferta. Isso vai construir em mim essa visão não direcionada, mas abrangente, e eu começo a complementar essa formação-base genérica com alguns elementos de instrumentalização.

E2: Aí eu vou fazer cursos de computação, como analista de sistema. Vou fazer cursos de economia urbana como engenharia econômica. Sou graduado também. E vou buscar outras ferramentas de leitura. Eu diria que na verdade eu acabei fazendo artes plásticas, muito mais para facilitar a mediação do concreto para o que eu entenderia como leitura disso. Fechando, seria a busca por conteúdo para poder me expressar como urbanista. No macro, na visão abrangente, eu me considero urbanista. O resto é tudo ferramenta de expressão. Por que transporte? Porque o transporte fazia a conexão da relação do homem com o meio. Toda relação, toda troca, toda a possibilidade de materializar o atendimento às necessidades que ele tinha se dava através da mobilidade e do transporte. A mobilidade, não necessariamente o transporte enquanto a mídia que facilita de A para B, mas como mobilidade, a capacidade de ir à satisfação de um desejo ou trazer a satisfação de um desejo até você.

P: Certo.

E2: Quando eu voltei da Alemanha, o PLAMBEL estava iniciando. Eu voltei em 1970, e um dos meus professores de urbanismo, em uma das aulas, acabou me conhecendo e vendo que poderia ser interessante que eu conhecesse o trabalho do plano. O fato é que eu acabei sendo convidado para ir integrar a equipe do PLAMBEL. Eu já fazia consultoria quando eu voltei para uma empresa que chamava HIDROSERVICE e na HIDROSERVICE eu fiz o primeiro projeto enquanto "transporteiro", urbanista usando o transporte como expressão, foi na construção do aeroporto Tom Jobim, o Galeão. Lá eu fiz alguns projetos, analisei em micro escala as demandas. Nessa época estava iniciando a utilização de processos computacionais para análise urbana e transporte. Nos Estados Unidos tinha duas agências que desenvolveram pacotes de software para computadores mainframe para simulação de rede, para carregamento de rede, para análise de tráfego. E eu consegui obter baterias, a HIDROSERVICE conseguiu,

e eu fui quem implantou essas baterias nos computadores mainframe que na época só a IBM tinha, em São Paulo.

E2: E com isso eu comecei a me interessar e fui fazer análise de sistema e aprender programação. Acabei programando em sete linguagens de computador só para atender a demanda que a bateria de programas não supria. Nesse momento também eu começo a entender a necessidade de formação de equipes, não tínhamos recursos humanos no Brasil e lá fora era escasso também, dedicado a esse negócio. Eu comecei a buscar na academia ou nas relações próximas pessoas com esse tipo de perfil. E começo a formar um grupo que vai ser o grupo do PLAMBEL, que eu empenho para fazer o planejamento de transporte.

P: Certo.

E2: No início do PLAMBEL, eu era uma pessoa considerada como entendida, ou do meio, por esse repertório e conhecimento. No PLAMBEL quando eu implanto, começo a compor um grupo de transporte, estava começando a montagem também do plano físico territorial, chamado Esquema Metropolitano de Estruturas – EME. Esse seria o arcabouço maior onde os diversos outros aspectos seriam inseridos, o transporte, a economia urbana, o uso do solo. O Esquema Metropolitano de Estruturas seria a primeira visão macro integrada das funções regionais e urbanas. E aí o transporte vai funcionar como suporte, principalmente suporte de base matemática para aplicação da modelagem.

E2: Nessa época, o Ira Lowry tinha acabado de concluir a modelagem entre transporte e uso do solo, em 1964. Eu então coloquei à disposição da equipe geral do PLAMBEL o suporte matemático e computacional para usar o modelo de Lowry na distribuição espacial das atividades. E por consequência, eu consegui criar cenários futuros para a região. Nós geramos 11 cenários usando essa modelagem. Era dividir a região em quadrículas usadas como base estrutural de acesso e você jogava ali empregos básicos, variáveis exógenas determinadas pelo grande capital ou pelas articulações econômicas macro, você obtinha a possibilidade de gerar as outras consequências dessa espacialização. Então você conseguia obter qual seria e onde se daria a localização da população que ia trabalhar, ou atender ou fazer produção. A partir daí geravam-se demandas de serviços complementares para atender essa população, e daí várias

outras funções eram possíveis de serem geradas, e a gente utilizava o modelo de Lowry. O modelo de Lowry baseia-se muito no conceito gravitacional. Então a gente calibrava várias possibilidades de impedância espacial e construía matrizes de acessibilidade.

E2: Aquilo que eu mostrei na figura é fundamental para disciplinar ou fortalecer a possibilidade de ocorrência do cenário que você deseja. Eu diria que o Esquema Metropolitano de Estruturas feito no PLAMBEL a partir dessa base computacional que a gente deu como suporte é o que fez o PLAMBEL ter esse peso, esse conteúdo e essa visão não meramente elucubrativa, que era moda. A moda era as pessoas que se consideravam capazes de ler o que era bom espacializarem da maneira que convinha, como se estivessem desenhando uma tela *art nouveau*. Essa visão no PLAMBEL não tem no DAR, o PLAMBEL é uma agência com uma equipe muito consciente de que a proposta não podia ser o desejo de alguns e nem intuição de outros, mas sim uma aproximação sucessiva devidamente argumentada e corroborada em bases reais de análise permitindo que se auditasse o resultado para saber se ele ia no rumo certo ou errado ou por que estava ocorrendo isso. Se você quiser tirar do PLAMBEL uma lição de sucesso, ela se dá à medida que não era elucubrativa nem fazia elações. A equipe tinha muita habilidade processual metodológica. Coisa que hoje você não presencia nas equipes, que às vezes até acertam por intuição, mas não demonstram, porque não usam uma abordagem científica para construir propostas.

P: Certo

E2: E aí se dá então o que eu chamo de Esquema Metropolitano de Estruturas, o EME. Então dentro do contexto do EME, nós vamos desdobrar diversos aspectos, um deles é a espacialização dos usos e a ocupação do solo, também o modelo metropolitano para o transporte. E aí a gente começa a conceber modais articulados na visão de mobilidade metropolitana. Acessibilidade afetada pela combinação dos diversos agentes ou das facilidades. E aí surge o MOMTI. O modelo é integrado, porque ele concebe a visão de acessibilidade sobre a ótica do serviço de mobilidade. Os modais são meras mídias do atendimento. Então leva em consideração também o MOMTI e há o desejo de construção de um cenário futuro. Qual é a distribuição espacial recomendada que eu deva dar suporte para que ela ocorra. Hora inibindo acessibilidade, hora ofertando acessibilidade.

E2: Isso tudo de maneira muito consciente e intencionada. Não é uma questão de conceber vias para todo lado e afetar a facilidade de deslocamento da melhor qualidade. Você está construindo um lugar e a construção obriga você a dosar acessibilidade, você tem que orquestrar esse conjunto de coisas para ter um resultado bom. O MOMTI é isso, dentro do MOMTI você desdobra desde as políticas que conciliam o uso e ocupação do solo, a economia urbana, que é fundamental. A capacidade de pagar pelo que ela pretende como espaço vai dizer o que é possível ofertar. Não adianta pensar em dar drone para todo mundo andar para cima e para baixo se a sociedade não tem capacidade econômica de economia urbana para usufruir dessa facilidade. Às vezes vai até antecipar gastos que não deveriam acontecer naquela hora.

E2: O MOMTI olha e descreve a política macro, que são as políticas gerais, o comprometimento dele com o uso do solo, comprometendo com a economia urbana, comprometendo com qualidade de vida e etc. Depois as políticas particulares. Aí vem o que a gente ia autorizar enquanto mobilidade ou pretendia e devia ter sido autorizado para ser feito ao tráfego externo e interno. A trama toda que ocorre nesse conjunto espacial precisa ser politicamente aprisionada e definida para suprir a oferta. E é por isso que o MOMTI trás uma figura síntese onde você presencia desde as infraestruturas de canais ferroviários, rodoviários e etc., até os modais na sua graduação temporal. Quando deve ser transporte por ônibus e etc. É uma sinfonia, uma orquestração dos elementos do ponto de vista de economicidade de bem, e da adequabilidade tecnológica. E para fazer isso ele cria Instrumentos de Ação Programática. São caixinhas onde você vai colocar o que devia ser feito e além do ponto de vista espacial, temporal. Aí surgem então os projetos, programas e ações. Você já deve ter ouvido falar nos PACOTTS, TCCs, POCBUS. Um siglário imenso. Cada um correspondia a uma dada política específica ou geral e entrava no âmbito de Instrumentos de Ação Programática, que era o informador da composição dos orçamentos anuais.

E2: Ou seja, a partir dali era possível verificar e colocar em debate para sanção do tomador de decisão o repertório de atividades a serem feitas no horizonte imediato, curto, médio e longo prazo. A gente inventou o horizonte que está antes do curto, que é o imediato. Por isso surge o Programa de Ação Imediata do Transporte de Trânsito. Surge o Programa Emergencial de

Sinalização do Sistema Arterial, e vários outros. Se você pegar o siglário do MOMTI você vai entender.

P: Reza a lenda que foi você que criou essas siglas todas.

E2: Na verdade todo o trabalho que foi feito na região metropolitana é autoral. Eu fiz isso. As pessoas acham que é falta de modéstia, mas não é por isso que eu falo. A equipe toda trabalhava na construção e na produção, mas o ato da criação era pessoal e autoral. Por isso é muito difícil me desconectar desse contexto. Porque não se construiu outros contextos, abordagens novas, sobre os temas. Não há reflexão séria sobre o tema, todo mundo resolveu ser engenheiro, que é aquele que pega uma encomenda e faz uma ação só. E eu acho que a gente tem que ser urbanista, tem que construir solução abstratamente para que ela sirva como paradigma da direção que me interessa. É sutil a distinção, mas é uma objetividade.

P: Entendo.

E2: A partir do PLAMBEL uma das coisas que eu detectei em 1974 era que não era possível contextualizar o plano sem o operador do plano. Nenhuma das coisas que qualquer plano preveja se materializa sem um operador. Muito mais numa vida concreta que se chama região metropolitana ou área urbana. O operador é aquela figura que media a proposta e a realidade. Ele vai fazer essa linkagem. E daí surge então a necessidade de um agente. Como nós éramos muito compartimentados no PLAMBEL, nós tínhamos a equipe de uso do solo, a equipe de planejamento, embora elas fossem muito disciplinadas na ação, a gente não fazia um modelo de uso de ocupação do solo sem simular no transporte o impacto. Naquela época, a gente dizia por que um prédio não podia ter mais que quatro andares, por que a via não aguentaria o fluxo que iria gerar e, por isso, além de modelo de uso de ocupação do solo, tinha que gabaritar os prédios para que não ultrapassassem a oferta viável que o sistema de acesso permitia.

E2: Já naquela época o PLAMBEL é pioneiro fazendo uma interação entre capacidade ambiental – e aí entrava declividade, se a área era possível de ser ocupada ou não, densidade e outras variáveis de controle urbanístico – e o que o transporte simulava. Ele dizia que não dá para fazer o Belvedere que vocês estão pensando porque vai explodir a BR no encontro com o

[Shopping] Ponteio. Já naquela época a gente simulava quadros reais de impacto. A via urbana hoje era para ter oito pistas em cada lado e a gente conseguiu remover o tomador de decisão, que naquela época era o Governador, e que não podia ser, tinha que ser uma via urbana. Até o nome era Via Expressa, e virou Via Urbana. E nós demos parte da via para o transporte público, porque puseram o trem do lado e ficou aquela briga de operador, equivocadamente, e hoje nenhum dos dois funcionam. A gente ia fazer isso naquela época. Então a gente detectou a necessidade de um operador.

E2: E aí surge a TRANSMETRO, não é a METROBEL não. O primeiro nome é TRANSMETRO. Eu desenhei, novamente autoral, obviamente eu não era presunçoso o bastante para achar que eu sabia tudo, então a equipe debatia a proposta antes de materialização do conceito. Mas o meu conceito era, primeiro, o território metropolitano, era algo distinto da divisão administrativa dos municípios, se alguém pudesse sobrepor ao metropolitano eram os municípios e não o contrário. A visão era diferente. Não sei se você conhece a figura de um cuscuzeiro. Na verdade o que a gente interpretava era, primeiro, vou até desenhar no cantinho porque é mais fácil. Imagina que isso aqui é o metropolitano, com suas subdivisões e municípios. Então o conceito é o metropolitano, esse é o EIT, que você vai fragmentá-los com os municípios que o integram, assim como os municípios se fragmentam em bairros, em distritos censitários. Mas a figura, o continente, ou seja, aquele que contém é o metropolitano.

E2: Então agora pega essa figura e deita, e aí você tem isso aqui: essa superfície metropolitana, ou esse território, esse ambiente metropolitano. Que tem pela complexidade várias camadas e que por isso tem uma profundidade que é a sobreposição de camadas diversas. Residência, saúde, educação, segurança, são camadas sobre esse lugar. Então cria uma espessura. Então aqui em cima você pega num nível e coloca. Vamos supor que isso aqui são os municípios. O fato é que eles têm sobre cada lugar desses aqui, uma leitura, cada um. Essa leitura, no entanto, você vai ter uma coisa assim: aqui está a fronteira entre um município e outro, cada um aqui com sua autonomia. Só que quando penetra nas camadas há uma área de sombra aqui.

P: Onde ela se sobrepõe.

E2: E que a gente para se sentir confortável diz que é a área de interesse comum. Mentira. A área de interesse comum é o todo, porque isso aqui respinga. Praticamente porque a gente está considerando o cidadão como cliente. E não o ente administrativo como dono. Eis o equívoco. Resultado: você começa a criar as capitâneas hereditárias que são os pseudo-conceitos de propriedade de dono que o município deu autonomia para ele. Isso é meu e ninguém tasca. Está errado. Então, quando a gente constatou isso aqui veio a figura do cuscuzeiro. Aqui está o metropolitano olhando para o conjunto do metropolitano e harmonizando esses conjuntos aqui num nível municipal de tal sorte que ele está com distância suficiente para tratar dessa questão e até dos “respingos”. Ele vê o quadro de uma maneira mais abrangente.

E2: Então esse é o operador metropolitano. Por que cuscuzeiro? Porque o cuscuzeiro na verdade é uma figura que ele é assim, um desenho assim. O cuscuzeiro aqui na verdade tem um disco furado e você põe aqui a massa do cuscuz, milho, uma farinha qualquer. E aqui embaixo, água, você põe fogo aqui. O vapor vem e faz um cuscuz homogêneo. Então por que a figura do cuscuzeiro? Porque o operador metropolitano não apenas olha e harmoniza para baixo, ele filtra e administra a presença de estranhos extraterritoriais. União, Estado, outros países, outras economias. Tudo o que não estiver em funil de baixo só pode entrar no território mediado. Esse é o operador metropolitano, de maneira geral. Deu para entender?

P: Certamente!

Pois é. Então quando a gente detectou a necessidade do operador metropolitano, todos nós no PLAMBEL passamos a buscar como materializar. Pessoal do uso do solo, pessoal da economia urbana, pessoal de tudo, até historiador tinha no PLAMBEL. A gente realmente pegou a encomenda e não abriu mão de tudo. Aí surgem conceitos distintos, como o caso do conceito de campo, complexo de campo, essas coisas que hoje nem sabem do que falam. Então são conceitos avançados, na época, para entendimento do problema. Vamos voltar.

E2: Então no caso do transporte surge a TRANSMETRO, esse era o nome que eu dei primeiro. Montamos tudo, desenhei o organograma, quais eram as áreas que deveriam compor todo o conjunto como se fosse mesmo você desenhando uma empresa. O operador tinha essa

conotação de operador de empresa. E aí com regulamento e até plano de cargo e salário foi feito. Só que a gente terminou em 1976, isso e isso tinha que ser aprovado na Assembleia porque mudava o que existia como ordem geral das coisas do ponto de vista da estrutura administrativa. E o ambiente na Assembleia não era favorável. Depois que a gente mandou a gente verificou isso, que era uma outra coisa que a gente já tinha no andamento do planejamento, que a gente chamava de monitoramento, monitoramento da estratégia, monitoramento da implementação, monitoramento do impacto, eram os três ambientes de monitoramento que a gente reportava. Então quando a gente fazia alguma coisa a gente ficava sensoriando e fazendo medições para verificar se a estratégia que informou a proposta ainda é válida.

E2: Lembra que naquela época o petróleo entrou em crise. Já não dava mais para falar em abrir via expressa. Então a estratégia era mais essa variável de contexto numa percepção de longo e médio prazo. Na implementação, as coisas que você pôs na proposta foram cumpridas num cronograma e na previsão de execução adotada? Então é como estava acontecendo a realidade a partir da proposta. No impacto você acertou mesmo ou fez a maior burrice da sua história? Que é onde foi bom, onde perdeu. Que é para gerar medidas compensatórias ou medidas de ajuste. Isso já era prática no PLAMBEL, se você pegar o MOMTI lá estava.

P: Isso parece bastante moderno, todo mundo acha.

E2: Todo mundo acha. Tem só 45 anos. E naquela época nós éramos hegemônicos no Brasil porque a gente falava um discurso que nem lá fora. Os caras vinham de lá fora porque lá eles não tinham o problema, eles tinham a teoria. E aqui a gente estava trabalhando na linha de frente, resolvendo problema no campo. Isso foi uma outra lição que o PLAMBEL deu que pouca gente toca nesse assunto, primeiro porque falta interesse, segundo, porque não convém. A ignorância gera tranquilidade. Então o cara que não deseja se preocupar prefere ignorar.

E2: Então nasce aí a proposta da TRANSMETRO, houve o embate na Assembleia e nós percebemos que não ia ser legal. A mudança ia deformar tanto que ia nascer um monstro. Então retiramos o projeto de pauta. Em 1978 o novo governador, na época era o Francelino, ressuscita a proposta. Nos manda fazer uma atualização e propor de novo, aí nasce a

METROBEL. É a mesma, mudou o nome porque o desgaste político da TRANSMETRO não permitiria a ela sucesso. A METROBEL então é gestada a partir do projeto da TRANSMETRO e no PLAMBEL foi criado um grupo, e eu coordenei, para materialização da TRANSMETRO. Vieram pessoas de fora, como o João Luiz, o Luiz Márcio. Vieram pessoas de vários lugares, só que eu tinha uma estratégia dentro do projeto desde a TRANSMETRO, que era o seguinte: se você quiser criar um operador novo, particularmente com o grau de preeminência que eu queria, tinha que compor com o que existia, operando para cumprir duas finalidades. Primeiro, não criar solução de continuidade no sistema real, você ia poder fazer ajuste fino com as operadoras que já existiam e com os agentes que já faziam aquilo, e segundo, você estaria criando um novo arranjo sem passado, sem possibilidade de resiliência, entendeu.

E2: Então é por isso que a METROBEL nasce, levando para um mesmo espaço, para a mesma estrutura o que existia no DETRAN, no DER, na SMT, e em outras agências. É como se você fizesse uma força tarefa, e que essas unidades que operavam o cotidiano e davam conta disso, só não se harmonizavam, e trabalhasse de forma harmônica, com uma perspectiva que o MOMTI possuía. Então eram operadores do planejamento, além de cumprir funções do dia a dia, que já faziam, eles iam receber mais responsabilidade, que era de fazer isso de uma maneira harmônica.

E2: Esse é o conceito que cria um novo. Em lugar nenhum do mundo isso existia. Existia autoridade de transporte em Londres, o London Council. Eu fui lá, estudei a porcaria deles, não vale nada. Era só um jeito de ter um assento no parlamento para falar do besteiro. Hamburgo é a mesma coisa, visitei o cenário de Hamburgo. Como eu falo bem alemão e inglês, eu sentava igual menino na esquina soltando pipa.

E2: A METROBEL nasce sob essa busca de unidade. Aí vem aquela primeira coisa que eu falei, sobre a operação unificada. Essa é a receita de um operador metropolitano. Aí a METROBEL vai pegar todos aqueles instrumentos de ação programática que o MOMTI consagrou e alguns o MOMTI já tinha até avançado mais, porque, na hora que deu zebra na criação da TRANSMETRO, eu pus a equipe toda para fazer os projetos como se nada tivesse acontecido. Como se a TRANSMETRO tivesse sido implantada, fiz de conta que só não tinha

sanção legal, mas o trabalho tinha que ser feito e ia ser feito. Então nós fizemos o projeto do PROBUS, o PACE, o PCCS, e dos PACOTTs.

E2: O PACE é porque Belo Horizonte era um caos. Não tinha calçada, não tinha passeio, não tinha sinalização, era uma loucura. E eu queria restaurar. O PACE era a primeira intervenção do ponto de vista urbanístico desde o plano do Aarão Reis. Para ter uma noção de quantidade, a gente resgatou para os pedestres 44.000 metros quadrados nos acréscimos de passeios que a gente fez no PACE. E os acréscimos geravam ambientes para surgir os botecos e tirar o mineiro de dentro de casa, porque o mineiro não saía nem para cuspir, o mineiro dormia em alcova. Então trouxe esse cara para bater papo, para beber. Reanimamos o patrimônio cultural que o mineiro tem que é a capital deles. Depois foi desfigurada. Quando você tem um centro administrativo que não bate nem com o território da capital nem com a simbologia da Praça da Liberdade, você está tirando fora o orgulho do ser mineiro.

E2: O PACE resgatou, além de abrandar o ânimo e a voracidade do trânsito. Então a gente criou Áreas Ambientais. Somente as avenidas carregarão o tráfego de longa distância. As ruas serão destinadas a acesso às residências e os quarteirões serão preservados de tal maneira a serem Áreas Ambientais onde as pessoas possam novamente sentar nas calçadas, conversar com o vizinho, andar de bicicleta. Naquela época, em 1976. Então o PACE e o PCCS foram para disciplinar a cidade. Não era fazendo viadutos, era dosar a quantidade de tráfego e a velocidade autorizada em dado momento do dia. Na hora do pico tem que baixar a velocidade para a taxa de fluxo, não superar o cruzamento. Tem que ter sinalização inteligente que reconheça o valor daquela hora para dar o tempo certo. O PCCS é isso. Processo de Controle Centralizado de Semáforos. Era uma central de operações com o recurso da época que era as televisões de tubo, os teletipos.

E2: A Phillips tinha o melhor sistema, mas na Alemanha eu conheci, em 1969, a Siemens, que tinha desenvolvido um sistema de controle remoto, de controle centralizado de tráfego e de ônibus usando ondas curtas. Tinha antenas nas esquinas de Hamburgo, o ônibus passava, ela detectava o ônibus e mandava para a central via ondas curtas, e lá tinha os teletipos que imprimiam as condições. O radar já existia, fotografando a placa do carro e mandando multa pelo correio. Eu estava propondo isso em 1978 e ninguém achava que aquilo era viável. E

hoje é banal. Mal usado, mas existe já.

E2: O PROBUS era a mesma coisa, já começava o conceito de um sistema metropolitano, não no conjunto de linhas de Belo Horizonte. Eles compunham um organismo equilibrado e não cânceres um ao lado do outro querendo ver quem usufrui melhor a demanda. E o PROBUS tem uma coisa por trás que é: o Estado recupera de novo a sua responsabilidade de ofertar o serviço e não ser apenas mediador de contrato de quem paga o serviço e quem oferta. Aí ele vira gigolô. Ele vai “gigolar” a demanda e beneficiar quem tiver competência para tirar vantagem disso, entre o Estado e o comprador do serviço, que é o cidadão. Então recuperava de novo posição e responsabilidade de fazer isso, a ponto de ficar claro que as linhas não eram donas de passageiro, e os operadores não eram donos do serviço. Eles eram prestadores do serviço oferecendo mobilidade. Que o Estado comprava e repassava aos usuários cobrando via tarifa.

E2: Como isso era uma questão muito acentuadamente econômica e financeira cria-se a Câmara de Compensação Tarifária. E se instala um novo conceito que é uma contabilidade generalizada de transporte. Não apenas tarifa de ônibus, táxi, mas tarifa do sistema, incluindo usuário de veículos privados e de advento de carga. Aí surge o STAR, documento escrito em 1981, de autoria pessoal doada à instituição para fim de reflexão. O STAR é a Estrutura Tarifária Unificada. Talvez dos documentos produzidos, o STAR seja o documento mais abrangente quanto a esses conceitos.

P: Esse documento está disponível?

E2: Está na Fundação. O Ronaldo tem. O Ronaldo era apaixonado por esse documento, ele chegou a imprimir para a Fundação Cristiano Ottoni. Voltando ao início da fala, é óbvio que naquela época eu tinha atividades em outros locais. Porque o mercado demandava. Então a partir de 1971 quando eu fiz para a HIDROSERVICE da participação do Galeão, fiz também para a HIDROSERVICE a duplicação do Anel Rodoviário daqui, e fiz pelo Brasil afora uma série de trabalhos. Simulação da rede de São Paulo, com esses softwares que na época eram um tabu, pouca gente sabia que existia.

P: Até hoje é um pouco exótico para muita gente, especialmente muitos tomadores de decisão. Eles não sabem muito bem dessas técnicas não.

E2: Mas isso é aquilo que eu falei, é só ignorância, e gente incompetente, no lugar errado. De qualquer maneira, nessa época a gente acabou frequentando o Brasil de ponta a ponta. Refizemos Manaus inteira com sistema viário novo, pista exclusiva de ônibus, os BRTs que estão falando hoje, em Manaus a gente implantou antes mesmo do que em Curitiba. Fizemos outras capitais, Recife, Salvador, São Paulo capital, São Paulo Baixada Santista, algumas cidades do interior de São Paulo, Campinas, Sorocaba, Florianópolis. Em Porto Alegre eu fiz viabilidade para implantação do trem metropolitano de Porto Alegre, de Brasília. Em Minas: Uberlândia, Juiz de Fora, Governador Valadares.

E2: Falando sobre formação, eu fiz o que você está fazendo, eu entrevistei todas as pessoas que de alguma forma podiam falar do transporte, particularmente em Belo Horizonte. Figuras lindas, de conteúdo. Por exemplo, existia um superintendente da antiga SMT chamado Sena Frey, era um engenheiro fantástico, ele conhecia como ninguém desde a gênese do transporte na cidade de Belo Horizonte até o quanto estava bom operando, o certo, e errado. Eu peguei um repertório histórico. Eu citei uma pessoa, Armando Volpini, esse cara tinha uma carroça. Ele levava verdura do Barreiro para Nova Lima, que eram os polos que existiam antes de Belo Horizonte existir. Quando Belo Horizonte foi ser construída, o Volpini pegou a carroça dele e foi para a Praça da Estação, desceu ali passando pelo rio Arrudas. Ele fazia o transporte dos operários daqui, e a Mariquinha, que era uma máquina a vapor, levava o material para construir os prédios da Praça da Liberdade e etc. Então o Sena Frey foi capaz de me passar tudo isso e me passar as documentações da época. Toda a história de como foi, Belo Horizonte já nasce com transporte privado, o transporte coletivo privatizado.

E2: Emilio Alves ganhou de mão beijada a concessão do serviço de bondes, só que não foi competente para implementar. O Estado tem que fazer. Depois, em 1912, novamente é privatizado, para a Companhia Força e Luz. Então a gênese do transporte é operador privado. O que não quer dizer que não é uma solução boa, falta só a mediação ser competente para usar esse recurso. Entrevistei também o último motorneiro de bondes, inclusive dei um cargo para ele na minha diretoria na METROBEL, e ele era comemorado como a figura mais ilustre que

a gente tinha no repertório de pessoal, de recurso humano, chamava Júlio. Esse cara, quando Amintas e Barros vai detonar o sistema de bondes em Belo Horizonte e vender como ferro velho, fugiu com o bonde dele. Imagina alguém conseguir fugir com um bonde, que só anda no trilho. O que ele fez, ele subiu a rua Itapecirica e tinha um trilho, que entrava na Pedreira Prado Lopes, que ali fornecia pedra quando a cidade foi construída e eles não tiraram o trilho. Ele entrou, fechou e ficou dormindo dentro do bonde dele porque ele tinha tido a notícia durante o dia que se ele levasse o bonde pro DBO, que era ali onde é o Mercado Novo na Av. Olegário Maciel, no dia seguinte ele não achava mais o bonde para ir trabalhar. O Júlio então montou guarda e ficou lá de plantão. No outro dia vieram com a polícia, tiraram ele e mandaram o bonde dele pro museu.

P: É aquele bonde que está lá?

E2: Sim. Então isso aí era uma prática que a gente fazia. Os técnicos do PLAMBEL faziam programas chamados PROB AIRRO, ou seja, a gente ia na comunidade, e olha que era regime ditatorial, mas a gente ia e ouvia todo mundo para desenhar uma linha, para desenhar uma mudança. Todos os técnicos eram obrigados a acompanhar durante seis meses o acidentado de acidentes de carro, para ver se ele morria daquilo ou de outra coisa. Então a gente tinha uma noção da necessidade de conhecer o problema, de elucubrar a respeito.

E2: A gente também participou da pesquisa Origem e Destino, fazendo diretamente. Não tinha esse negócio de contratar terceiros para ir na casa dos outros, era a própria equipe que tinha que estar presente nesses atos. Isso dá à pessoa uma consciência do processo que nenhum tipo de erudição substitui. Tem que viver na carne. Essa é a minha formação, e é assim que a equipe se formou. Óbvio que houve a cultura inútil, a erudição necessária. O Francisco foi para a França fazer um estágio lá, o Osias foi para a Holanda, o João Hernani foi para Brasília. Eu não deixava ficar isolado do universo, tinha que se contextualizar com o estado da arte. E aí a gente frequentava todos os seminários. Mas a substância do trabalho se dava nesse conhecimento exacerbado do lugar. O Luiz Wagner era um cara que sabia de cor todo e qualquer itinerário de qualquer linha, rua a rua. Se você falasse o ônibus nas reuniões ele virava para o morador e falava que estava enganado, que o ônibus para em outro lugar. Era esse domínio de situação que nos autorizava a falar grosso. Não é porque tinha suporte

político ou porque era dono da verdade, é porque a gente sabia o que estava acontecendo. Deu para entender?

P: Deu para entender, para falar a verdade, foi riquíssimo, e eu digo que só nessa discussão a gente tocou vários pontos que eu iria tentar provocar. Nem será necessário grandes provocações.

E2: Aí fica mais fácil depois. Então aí nasce a METROBEL, nessa visão, na primeira síntese, a METROBEL é esse catalisador. É preciso falar que aí há toda uma conotação de bastidores políticos com relação entre os agentes e os sindicatos dos empresários, o vereador que se elege patrocinado por eles, o deputado que também era trocador e vira deputado por questão de transporte. Tem de tudo. Não foram flores. Mas a gente tinha muito elemento de convicção e muito elemento de argumentação.

E2: A METROBEL adquire uma velocidade fantástica tendo em vista que ela já tinha sido projetada com um grau de produtos passíveis de já jogar no campo. Então ela nasce hoje e amanhã ela já está na rua, fazendo. E aí a METROBEL é implantada em 1980 e até 1983 ela vai implantar o PACE, o PROBUS, o PCCS e os PACOTTs. PACOTT é o Programa de Aumento da Capacidade do Transporte e Trânsito. Era uma maneira de disseminar independentemente de estar central ou não, ações de melhorias. Não fazia sentido o PROBUS, o PACE, o PCCS cuidarem só do miolo da Região Metropolitana, no contexto do município de Belo Horizonte. E Contagem, e Betim, e Sabará? Então os PACOTTs vão dar essa possibilidade de pulverizar no território intervenções de conveniência, obviamente limitado pelos recursos disponíveis. O PAITE vai ser usado assim, o PROBAIRRO vai ser usado assim, e outros programas.

E2: Na verdade, a gente pegava o orçamento e, por médio prazo, definia quanto da possibilidade de investimento iria ser feito em um programa, no longo prazo, fazia o rateio da grana. Mas todos recebiam, e obviamente aqueles de ação imediata eram mais interessantes, porque tinha resultado político imediato e tinha também a capacidade de conformar o território para as ações de médio e longo prazo, para não acontecerem como se fosse um soco na cara do sujeito. E aí vem novamente a política da economia da cidade, empenho que regula

a dosagem da oferta das coisas.

E2: Então, a Av. Cristiano Machado foi projetada para ir até onde era do interesse que a acessibilidade fornecia e por sinal só existe até onde foi feito. Até o Anel, dali para frente mistura a bola. Não havia nos instrumentos de ação programática privilégios, havia a justa participação e disponibilidade de recurso, e os horizontes intermediários que os cenários permitiam construir. Era um negócio muito consciente, sem conversa fiada, sem elucubrações, sem discurso político. Era uma ação programática. O PPA era feito assim, o PPAG também. Esse dava a continuidade. Podia sair um Governador e entrar outro que o PPAG era do Governo, não era do Governador. E é por isso que muitos projetos transcendem a várias administrações e conseguem subsistir. O PACE é um programa assim.

E2: Mas enfim, a METROBEL então é o operador metropolitano. E vai até 1983 fazendo exatamente isso. Só que, a partir de 1983, inicia-se no país, desde 1978, outra orquestração política no Brasil, de contestação do regime. Isso acaba em algum momento chegando às esferas de organizações. E aí a frase da moda era "prepotente, autoritário". O jargão de contestação. E obviamente, a METROBEL era prato feito. Tinha praticamente instaurado uma nova ordem em um lugar onde não se facilitava muito as ações subreptícias de interesses políticos escusos. O METROBEL tinha uma blindagem, mas era porque era metodológica, não era mero saber. Era metodologicamente estruturada. Então se você reclamava de um táxi, isso entrava na central de atendimento ao usuário, que já existia, e aquilo tinha documentalmente uma forma de processamento. Todos os procedimentos foram manualizados. Se você reclamasse do táxi, quem recebia a reclamação já sabia como proceder, e aquilo caminhava e tinha resposta.

E2: Então essa questão política começa a criar uma outra visão. A vida não congela, ela flui. E é esse processo que vai aos poucos criando mudanças. Uma das primeiras mudanças, ela deixa de ser empresa e passa a ser autarquia, e recebe o nome antigo de TRANSMETRO. A partir daí ela vai ser como autarquia desmembrada em subconjuntos, entregues ou assimilados na estrutura formal do Estado. Então já não é mais metropolitano. Aí vai uma parte para o DER, uma parte para a Fundação João Pinheiro. A empresa é desestruturada e decomposta. Já não se pode mais falar, a partir de 1984, de um agente operador metropolitano. Não existe

essa figura mais. E quando chega a Constituição de 1988, ela deixa de existir. E é esse o Estado em que nós nos encontramos, já são 20 anos e nada de novo ocorre nesse contexto. Do ponto de vista histórico é isso, o que você conhece emenda nisso que você vai ver que está aí.

P: Com certeza. Eu achei muito interessante demonstrar essa questão de transição política, e o quanto isso eventualmente impacta na estrutura daquela organização, que tinha um propósito não apenas bem desenvolvido, como nobre, e acaba sendo jogado como o proverbial bebê junto com a água do banho. Dentro daquela crítica contra um regime que certamente era nocivo, que não era interessante para a população como um todo.

E2: Só que eu não estou em nenhum momento criticando que o que foi feito é errado. É o processo correto. O que eu entendo que não houve foi capacidade de ler que aquela forma organizacional também abrigaria toda e qualquer mudança política. O que houve de equívoco, é que na ânsia de assinalar uma mudança política se destruiu a estrutura operacional. Então o equívoco foi só nesse particular.

E2: Então por que um político interview, destruindo a estrutura? Porque possivelmente naquela estrutura não era tão fácil exercer politicamente as intenções desejadas. A única explicação que você pode encontrar é você ter outros desejos utilitários por trás. E aí quando a Constituição se dá, ela dá os elementos de sanar isso. E aí nós vamos para a palavra que é gestão compartilhada. Então nós falamos até aqui da operação unificada. A gestão compartilhada é o que a nova Constituição impõe. Então é preciso o contrato modelo que novamente concilie a gestão fragmentada que a Constituição de 1988 projetou sobre o território metropolitano, criando uma gestão compartilhada que viabiliza comércio entre esses pseudo donos de feudos, que são os municípios. À revelia do desejo e da necessidade dos moradores do território metropolitano, que são também municípios, mas também cidadãos metropolitanos.

E2: Então esse ente territorial inexistente na prática, e é por isso que a Constituição falhou, mesmo que tenha mantido ainda a autorização de criar regiões metropolitanas, só que de uma maneira ambígua, dispersa, sem uma correta materialização na hierarquia administrativa do Estado. Eu diria que, na minha experiência em 1969, quando eu fui assistir a implantação da

cidade-Estado de Hamburgo, os alemães já tinham vivido todas as questões, já estavam saturados de saber o que fazer. Então lá foi criada a cidade-Estado com Congresso, com Assembleia, com Câmara de Vereadores. As estruturas normais que têm nos municípios se replicavam, mas criando uma visão administrativa formal, não era uma questão de conselho deliberativo, consultivo. Era responsabilidade real sobre o território, igual o Presidente responde na intervenção do impeachment dele. Então não se trata de ter elementos.

P: Correto.

E2: Na Constituição de 1988, tem os elementos, não tem é gente interessada em orquestrar uma solução com aquele olhar, olhar metropolitano. Continuam os feudos, as fragmentações convenientes dos currais eleitorais.

P: Certo.

E2: Então com isso fecha a minha visão de o que é e como foi minha formação. Hoje eu só pratico em onda.

P: Ótimo. Zenilton, pensando sobre o plano, sobre o MOMTI. O MOMTI não era só um plano, era um grande arcabouço.

E2: A gente na verdade não chamava de plano.

P: Vocês chamavam de que?

E2: A gente chamava de Projeto Conceitual.

P: Por isso que a maior parte das pessoas que eu entrevisto, o Osias inclusive falou projeto.

E2: Projeto é o elemento de ação programática. O plano também é um elemento de ação programática. O programa é um elemento de ação programática. Entendeu?

P: Entendi.

E2: Já quando você fala de algo que envolve tudo isso a gente chama de Projeto Conceitual.

P: Então o MOMTI era um projeto conceitual.

E2: Sim. Era o que queria elucidar para o futuro. Essa frase não gera um plano, ela gera uma proposta conceitual. O Português da nossa área é muito mal usado. Os verbetes não têm o conteúdo para o qual ele foi concebido. Verbetes é distorcido.

P: Tem razão.

E2: Aí você chama plano de programa, programa de projeto, projeto de ação.

P: E dessa forma você às vezes promete mais do que vai atingir ou até menos.

E2: Poderia ser assim: projeto conceitual é livre, é liberto. Porque está no nível do debate das ideias, da colocação das ideias. Então, o MOMTI como projeto conceitual, qual é a ideia por trás dele? Operação unificada e gestão compartilhada. Esse é o conceito informado. Agora, isso quando entra no processo e como a materialização vai passando por programas, planos, projetos e etc. A dificuldade das pessoas de lidar com essas coisas é que cria as distorções. E é por isso que esses negócios não são perecíveis, o plano é cíclico, mas o projeto conceitual não. Ele é definitivo. Por isso não teve outro MOMTI e nem vai ter. Eu estou dando o nome hoje de MITLOG apenas para conveniência sonora, porque na verdade estou falando da mesma coisa.

P: Projeto conceitual não é perecível.

E2: Não é. Porque só quando um conceito novo surge, mas se o primeiro for bom, ele assimila, internaliza.

P: Exatamente.

E2: Então é uma coisa sempre atual, sempre passível de sofrer correção de trajetória. Eu sempre disse que precisaria ter o conceitual, o resto chama-se gestão. Como a gestão, e aí eu estou incluindo operar e monitorar, meu conceito de gestão tem como filhos a operação e o monitoramento. Então você faz prestando atenção no que está fazendo e medindo impactos, isso é gestão. O importante é que você pode estar retroalimentando o processo conceitual e jogando ele mais para frente.

P: Claro.

E2: Por isso ele é inatingível no ponto de vista de concretude. Ele não se materializará plenamente nunca, mas ele vai sempre estar caminhando, somando e acrescentando as coisas do futuro. Entendeu? É sobre essa ótica que você pode se considerar capaz de administrar o futuro. Lidar com as incertezas e com as ocorrências esporádicas, aleatórias e randômicas. Essa é a diferença.

P: Isso é muito interessante. Isso até muda um pouco a visão que eu tinha até o presente momento sobre o MOMTI. Equacionando o MOMTI a outros planos, como planos diretores. São coisas completamente diferentes.

E2: Às vezes as pessoas confundem e eu gosto muito de falar um pouco sobre isso, que é o seguinte: plano de mobilidade está sendo confundido com plano de transporte. O que não tem nada a ver. Tem a ver assim: plano de transporte está dentro do contexto ao fazer plano de mobilidade, mas plano de transporte lida com oferta e demanda. Mobilidade lida com facilitação ou não da realização de desejos ou de realização de atividades. Óbvio que você vai precisar de transporte para ir, mas imagina se todos nós estivéssemos plugados sem precisar sair de casa.

P: Pois é, a gente não ia precisar dessa mídia, como você mesmo disse. Essa mídia de transporte, o meio no qual a gente se locomove.

E2: E essa visão que eu estou te dando é da mobilidade reversa. Você não precisa sair de

casa ou de sair do seu lugar de conforto para exercer atividades ou satisfazer desejos. Isso se chama mobilidade reversa, que vai existir um dia. Pena que a gente vai engordar por conta disso.

P: Concordo. Certo. Retomando essa discussão sobre o MOMTI, o MOMTI como instrumento, projeto conceitual.

E2: o STAR também é conceitual, se você quiser juntar os dois. O MOMTI eu chamo de hardware do sistema e o STAR de software do sistema. Um é a dureza da base infraestrutural e o outro é a leveza.

P: Certo, vou deixar isso aqui. Sobre o contexto de elaboração do MOMTI, vamos pensar antes da execução dele, vamos pensar no planejamento para começar os trabalhos nesse projeto conceitual. Como você descreveria a gênese desse projeto, houve um estímulo externo, uma determinada pressão ou coisa do tipo?

E2: Não, eu acho que ele está preso à minha própria existência, à minha maneira enquanto urbanista de buscar uma forma de tratar a questão de mobilidade. Óbvio que há influências, por isso eu fui ler, aprender, visitar, conhecer. Mas não existe isso quanto condimento ou insumo de produção. É insumo de reflexão para mim.

P: Isso é muito *sui generis*.

E2: Pois é, mas a vida é isso. E é por isso que é diferente.

P: É por isso que é tão diferente.

E2: É um ponto de expressão. É diferente, igual o poema de Machado de Assis, igual a música do Chico Buarque. Agora, embora isso seja assim, pouca percepção existe do ponto de vista de quem frequenta o planejamento. Todo o meio, e aí tem um viés: como boa parte da massificação, da materialização resulta de uma ação de engenharia, a presunção da engenharia como viabilizador disso de certa forma cobre o conteúdo mais sutil. E é por isso que muitas

vezes é confundido por projeto, que convém ao fazedor, o cara da bancada, o chão de fábrica falar disso como propriedade. Mas na verdade tem mais coisas do que as carreiras.

P: Percebe-se.

E2: E mesmo os urbanistas de plantão não enxergam nem veem assim, não percebem. Se os urbanistas fossem ler o EME como urbanistas e não como leitores ávidos, ali tem uma riqueza inexplorada que hoje todos desconhecem. Eu não diria alguns, todos desconhecem, até mesmo os que lá estiveram de passagem.

P: A respeito de potenciais direcionamentos e pressões políticas na execução desses projetos.

E2: Nunca houve, houve mais pressão de interesse particular.

P: Interesse particular?

E2: Por exemplo, você tem o interesse dos empresários de ônibus, você tem o interesse das empreiteiras de obras. Você tem vários interesses particulares, mesmo que sejam trazidos por um político. O que eu chamo de interesse político é quando você contrapõe um plano, do conceito, proposta e alternativa. Ou seja, há que se falar quase do conteúdo ideológico, e não do conteúdo material. Aí você está fazendo política. A política lida no campo da ideologia, não lida no campo da construção material dos projetos. E é esse equívoco que muita gente embarca e dá até ao político como sendo capaz de ser autoral. Ele não é nada, ele é mediador de representações. Mediador importante de ideologias, de ideias. E não de contrato, de propina. Esse não é o político, esse é o cara de interesse privado.

P: E nesse viés do conteúdo ideológico, você considera que vocês tinham muita liberdade para propor?

E2: Tinha porque a gente estava em um ambiente que desconhecia o que a gente fazia. A ignorância gera tranquilidade. Como não se sabia o que esses caras estavam fazendo, não havia patrulhamento ideológico, se é isso que você está perguntando.

P: É isso.

E2: Não havia. Era tão novo, tão diferente, que você talvez tenha sorte ou azar de ser a primeira pessoa de ver uma síntese feita desse projeto. Isso ocorreu com outros ambientes no Brasil porque a década de 1970 no Brasil era bastante singular. Diversas ocorrências até hoje deixadas ao léu sem estudos adequados tiveram lugar.

P: Por exemplo?

E2: Qualquer área que você pegar, da cultura, da arte, da política, da técnica. A década de 1970 foi efetivamente antropofágica. O movimento antropofágico ocorre em 1970, quando a gente já tinha acesso a algumas ferramentas instrumentais de análise. Foi quando você era capaz de simular uma rede de transporte para uma região metropolitana. Lá fora eram poucos os que faziam isso. Lá fora no pseudo primeiro mundo. Hamburgo não fazia. Eu conseguia fazer lá na Muyer. Os Estados Unidos que faziam. A Inglaterra tinha uma pessoa da TRRE onde eu fiz estágio. Então havia um ou outro, e nós saímos com isso na frente de todo mundo. Fazendo sem alarde, e é por isso que passamos despercebidos.

P: Esse relato é excelente. Esse parêntese não tem a ver com a entrevista, mas tem a ver com intuição. O plano, o projeto, o documento, o tomo na prateleira conta e tem muito conteúdo, ele está sintetizando tudo aquilo que foi estudado e pensado, digerido e regurgitado. Mas ele não diz de si mesmo.

E2: Porque ele é frio. Ou ele é letra ou ele é número. Se você ler os documentos, eu ponho emoção. Eu faço de sacanagem. Não é descontrolado, é intencional.

P: E existe um componente emocional.

E2: Existe um compromisso emocional. Você não realiza sem compromisso emocional, você reproduz, não realiza. Olha novamente o verbete, como todos têm conteúdo e significados particulares. Esse é o MOMTI, feito por mim, em casa, de noite. Isso aqui eu estava com tanto

sono que tem um lugar que eu rasguei com uma LETRATONE.

P: 1973.

E2: Curiosidades. Aqui está como era a descentralização, nesse ponto aqui teria um subcentro, então as linhas viriam aqui. O Metrô levaria. Isso que você está vendo é o âmbito de economia cidade, empenho de ônibus. Saiu dessa esfera, ou cria uma outra esfera, que foi o que o Sistema de Capacidade Intermediária fez, criou essas esferas para criar o domínio dos ônibus e a estrutura de capacidade intermediária ou de alta capacidade são de outro modal.

P: Entendi.

E2: Essa figura é histórica, eu não dou, não vendo.

P: Isso não está digitalizado em lugar nenhum?

E2: Não, eu fotografei já, mas aqui eu fiz tanta força. E aqui ficou o Durex, está vendo? Eu tenho uma máxima comigo: nunca peça ninguém para fazer o que você mesmo possa. Era assim, quando eu sentava com a minha equipe, isso aqui eu fiz numa noite porque o diretor do PLAMBEL falou “eu preciso por para fora esse negócio de MOMTI que você vive falando”. Nós vamos fazer uma reunião de diretoria amanhã e eu quero que você faça uma exposição sobre isso. E aí eu fui para casa, levei esse mapa e fiz a figura, no outro dia apresentei o MOMTI. Ninguém sabia o que era. Eu já tinha escrito.

P: Entendo perfeitamente o que foi o contexto.

E2: Já tinha escrito totalmente o que seria, aí eu dei a notícia e pus a minha equipe, depois de convencê-la do projeto conceitual, para desenvolver. De grosso modo é isso.

P: Certo. Na entrevista que eu fiz com o Osias, ele falou bastante sobre as cooperações com o Banco Mundial, com o BIRD.

E2: Vamos narrar isso: quando chegou 1976, o Brasil estava vivendo o final de milagre. Uma das questões era a necessidade de um operador nacional da questão do transporte. E aí foi criada a EBTU. Ao fazer a EBTU o Alberto Silva era Governador do Piauí e foi chamado para assumir a EBTU. Existia aqui um cara muito legal, o Gil César Moreira de Abreu. Foi quem construiu o Mineirão, na época estava na SUDECAP e nós éramos amigos do Minas [Tênis Clube]. Ele jogava vôlei e eu lutava judô. O Gil também trabalhava para uma empresa que chamava CEEBRA, e ele construiu o estádio no Piauí, Albertão, o Teixeirão em Manaus e outros. E ele me levava para fazer projetos na área de transporte. Quando a IBTU é criada e o Alberto é chamado, ele, que conhecia o Gil, falou para o Gil ser diretor da IBTU. E ele falou que não entendia nada de transporte mas conhecia um amigo que entende.

E2: Aí o Alberto veio a Belo Horizonte e nós fizemos reuniões sobre o que a IBTU devesse ter como programa prioritário. Aí eu fiz o MOMTI. Ou seja, o que seria o projeto conceitual para a IBTU no Brasil inteiro. E nessa feitura de proposta programática, nós não tínhamos dinheiro, o Brasil estava ruim das pernas. Mas havia um interesse internacional de domesticar o Brasil por outras questões geopolíticas. E portanto o Banco Mundial era um instrumento de abrandamento dos agentes políticos espalhados. E o BIRD também era para isso, mas o Banco Mundial era mais ainda. E a gente então usa o Banco Mundial como alavancagem para programas e projetos de um modo geral. E é óbvio que eu, sendo de Belo Horizonte e estando dirigindo um órgão na área de transporte, não ia deixar passar. Então nós montamos o documento do BIRD, Programa BIRD. Nesse programa a gente incluiu todos os projetos que já estavam prontos, fizemos appraisal, uma apreciação de documento ou intenção.

P: Compreendo.

E2: Nós fizemos os *appraisals* de todos os projetos que eu havia já desenvolvido. PACE, PROBUS e etc. E o Banco financiou. E ele vai patrocinar esses projetos, e a gente ficou desde 1978 até 1984 em uma linha de crédito fazendo, via EBTU, patrocínio das ações. E aí nós ficamos numa relação muito interessante com esse pessoal a ponto de eu trazer consultores do Banco Mundial para vir para a METROBEL para fazer prestação de serviço. Trouxe um tal de Mami e um africano chamado Madava. Pessoas fantásticas, bons de papo. Viraram mineiros. É isso.

P: O cerne da questão é ter esses projetos por causa do desempenho do PLAMBEL na década de 1970 e por vocês terem um *corpus* de projeto extenso, quase um portfólio de projetos. Quando o BIRD chega e oferece esse crédito ou começa a ter essa possibilidade, vocês já tinham muita coisa.

E2: Mas é diferente, se você analisá-la com certa parcimônia. A questão não é ter um portfólio de projetos, é ter os projetos do suporte conceitual. Não é a quantidade ou a disponibilização da possibilidade. Isso tem que ter razão de existir. O impasse que nós vamos enfrentar no plano de mobilidade agora, você viu na exposição, tem muitos quilômetros de vias. Com que finalidade, em qual horizonte? E aí tem um maluco tentando dar sentido a essa paranoia.

P: Tem razão.

E2: O que o Osias deve ter falado para você é que nós antecipamos o momento de produção de projeto, e o que a gente tinha no projeto conceitual nos permitiu um financiador, podíamos mostrar para ele o que iríamos fazer. Isso é diferente.

P: Isso. E eu imagino que devia ser impressionante para eles.

E2: Claro, eles ficavam babando. Eles faziam simpósios e chamavam a gente para mostrar. Eu fui várias vezes a São Paulo simplesmente para recitar as políticas que eu tinha escrito. É isso que quando você faz com a emoção você cria, quando você faz sob pressão você defeca.

P: Certo. Agora nós vamos partir para a última parte. São duas pautas que têm a ver com exequibilidade e efetivação. Você já disse um pouco sobre isso, e a sua fala sobre o projeto conceitual sendo uma proposta, um debate de ideia,s é bem elucidativo.

E2: Não é projeto, é *proposta conceitual*.

P: Proposta, ok. Uma proposta conceitual. Uma proposta conceitual é muito diferente de um

projeto e é muito diferente de um plano, certo?

E2: E pode inclusive ter variantes. Como nasce um projeto conceitual? Primeira coisa: chama o conhecimento, a análise de contexto. Só depois que você faz uma análise de conceito é que você tem noção do tamanho do pepino. Aí, a partir disso você se posiciona e desenha políticas. Ainda não tem nada, aí faça-se a luz. A primeira antecede a política. Quem sabe é melhor namorar no escuro? Então é esse tipo de processo que pouca gente exercita e fica diativa criando e inventando moda. Não é conceitual. Depois que você faz a política você vai pra proposta. A política é um arremedo de conceitos. Na hora que você faz a proposta conceitual, a política vem e se agasalha. Entra para debaixo, passa a pertencer. Ela foi primeiro informadora para você conceber conceitos, depois ela migra e daqui para frente os dois mandam no aprofundamento. São os momentos da tomada de decisão do rumo ideológico. É nessa hora que você vai escolher o rumo ideológico. Na assepsia da palavra, nada a ver com direita ou esquerda. A ideia, a lógica da ideia. Aí você vai poder permear essas instâncias e começar a se perguntar como, de que forma, quando, onde. Aí saem os elementos de ação programática. O caminho é esse.

P: Certo. Muito elucidativo. Especialmente em se tratando da minha pergunta. Minha pergunta é o seguinte: Por que essas instâncias de planejamento, propostas, políticas, planos, projetos, por que elas caem por terra?

E2: Por que elas param de existir?

P: Não apenas deixam de existir, mas talvez antes que elas sejam efetivadas parte-se para outra antes que ela seja concretizada.

E2: Eu já tive essas perguntas várias vezes, e é uma reflexão que eu faço. Para mim você tem que considerar que nada é eterno. A não ser no campo do conceito e da ideia. Toda vez que você permeia esse primeiro momento e parte para as ações programáticas você está sujeito a chuvas e trovoadas. Agradar ou desagradar, corresponder ou não, etc. Manter esse tipo de ação apenas nesse riscamento, ele vai um dia ser rendido.

E2: Por que o MOMTI nunca foi modificado e apresentado um novo? Porque ele está fora desse alcance. O que você está perguntando é do meio para baixo. Do cone. Daqui para baixo que você está falando. Porque na verdade há uma desconexão do conjunto, principalmente de quem dá resposta para quem dá pergunta, aquele destinatário final, o cidadão, se desconectou. Ou ele foi desconectado. Em algum lugar rompeu o elo que eu chamo de condição primordial. Condição primordial, se for rompida, nada mais se sustenta. E cada um pode fazer o que quiser e achar necessário. É o círculo fechado.

E2: Se você pegar a questão da hierarquia do sistema viário metropolitano. Qual era o ego viário? Era um entendimento explícito entre o Estado e a especulação imobiliária. A base é isso. Eu poderia domar, direcionar, controlar a voracidade da especulação imobiliária, quando na verdade ele está fazendo investimento de capital. Estoque e reserva de capital, que a gente chama na economia formal. A hierarquização vem resolver esse conjunto de preocupações. Essa via vai ser arterial. Ali pode por um prédio de 20 andares. E com isso nomeiam-se os códigos: arterial, coletora, com as características paramétricas de engenharia. Isso foi feito casando o modelo de uso e ocupação do solo que foi desenvolvido no PLAMBEL com normas e critérios de classificação viária, que era o manual do projetista e o plano de classificação viária, que era o lugar que o legislador olhava e fazia o artigo de lei.

E2: O plano informa o legislador para fazer a lei. Naquela época, a lei era uma resolução. Resolução do Conselho Deliberativo. Sentava com o Presidente do Conselho e o Governador. Em 1979, a Resolução número 11 do Conselho Deliberativo da Região Metropolitana sancionou o que devesse ser hierarquização viária. Você já ouviu falar disso? Isso existe para você em algum lugar guardado?

P: Eu nunca vi.

E2: Rompeu-se o elo. O elo primordial era o Conselho Deliberativo como guardião perpétuo das deliberações sancionadas, num acordo entre quaisquer que fossem os atores, no caso, o imobiliário e o público como representante da população. Como o guardião foi substituído por interesses diversos, ele não mais se sentiu responsável por ser guardião do que ele próprio criou como regulação dessa questão. É isso que eu chamo de romper o elo primordial. E na

história você vai achar isso em todas as áreas. É por isso, respondendo à sua pergunta, que isso não se sustenta. As pessoas não herdam responsabilidades, elas herdam a possibilidade de fazer o que acham melhor. No aparato de Estado que eu estou falando. É por isso que não tem continuidade administrativa, não têm responsabilidade fiscal, não tem nada. Sou ideológico? Não. Sou um cidadão lendo o que Estado escolhe.

P: Mas uma fala muito elucidativa para mim. Quando eu comecei essa pesquisa sobre os planos. Mas eu não vejo isso acontecer. Antes de eu entrar para o mestrado, eu tive uma conversa sobre isso com o Ronaldo e eu não trabalhava na Prefeitura ainda. Para mim era um absurdo isso acontecer e eu não tinha conhecimento nenhum de como isso funcionava internamente. Fortuitamente eu fui trabalhar na Prefeitura e eu já anoto no meu nome três planos ou projetos ou propostas não realizadas que com certeza vão ficar na biblioteca. São propostas interessantes, bem estruturadas.

E2: Mas os planos não se auto realizam. Tem que ter operador. Você já anotou isso. Não adianta. O plano não é auto realizado. Tudo precisa de um operador.

P: O Plano Diretor tem essa pretensão.

E2: Mas ele é pouco. Ele é só o conceitual. Na verdade, só se materializa via operador. Não adianta. O operador é o agente executivo. A gente acaba vendo que falta cultura, falta entendimento correto das coisas. E que também é um negócio que você não pode querer de todo mundo. É uma construção.

E2: Eu ficava muito encucado quando alguém me falava que na Alemanha ninguém joga papel no chão. Como se isso fosse geneticamente. E não é. Na verdade eles foram adquirindo essa maturidade ao longo da vida. Como eles estão no globo desde sempre, é óbvio que tem que se esperar isso deles. O Brasil tem duas vantagens que ao mesmo tempo são desvantagens. É um país continental, então a responsabilidade de tomar conta é difícil. E é multi étnico, que trás diversidade, a chave mágica da criação. Você não cria se não tiver diversidade. Você repete. Mas ao mesmo tempo cria mais divergência do que convergência, porque trás na sua índole conceitos que precisam ser amalgamados num conjunto harmônico.

O Brasil ainda vai por algum tempo vivenciar essa dicotomia de vantagem e desvantagem. E só vai começar a gerar algum tipo de direção na hora que superarmos esses conflitos quase pré-históricos de preconceito.

E2: E isso vai demorar muito, porque o preconceito não é uma mera questão de insegurança. Por trás do preconceito tem uma trama. A insegurança é medo do diferente. E prefere gerar um conceito sobre aquilo. Evita ter que aprofundar e se sujar para entender. Mas além do medo, tem a história de não buscar equilíbrio, não buscar contribuição. Eu citei uma frase que é o estágio em que estamos. O Brasil saiu do autoritário para o participativo, depois nós fomos para o colaborativo. E temos que ir para o cooperativo. Por isso o alemão não joga lixo na rua, ele é cooperativo. Ele opera junto com o desejo de manter uma cidade limpa. É uma questão bem difícil.

P: E profunda. Vamos para a última discussão. Hoje, após diversos anos desde o início dessa jornada, a experiência do PLAMBEL, METROBEL, a experiência metropolitana. Foi quase um privilégio vocês terem conseguido criar um ambiente que não só gerou tantos produtos, que é o concreto, mas o pensamento também, toda a ação que foi possível. O que você considera depois desse tempo, se você considera alguma coisa muito importante que fazia parte do que era preconizado nos conceitos, planos, projetos e programas que podia ter alterado radicalmente a realidade da cidade ou da região metropolitana e foi engavetado junto com os documentos?

E2: Na verdade, não existe isso. Essa pergunta não procede pelo seguinte: primeiro, continua valendo. Não houve solução de continuidade. Fez um desvio de trajetória. Pegou um atalho. É equívoco, isso é quase saudosismo. Nada está engavetado, tanto é que você achou.

E2: O que não está existindo é retomar o caminho operação e da implementação. Isso que sofreu solução de continuidade. Novamente eu volto a dizer: o que nós precisamos retornar a fazer é voltar os trilhos. Criar uma condição de operacional. Qualquer que seja o arranjo, desde que ela proceda. Porque senão, nós vamos ser acumuladores compulsivos de planos, projetos, programas, ideias e conceitos. Sendo que em nenhum momento a gente vai superar essa visão do conceito. Nós só vamos criar mais do mesmo.

E2: Eu não tenho essa visão da sua pergunta. Eu acho que não houve engavetamento, houve mais acréscimo de conteúdo nos instrumentos programáticos. O que está faltando é novamente o operador. Se eu fosse ouvido eu diria a ele para primeiro realinhar as armas. Focar no conceito antes de meter a mão na cumbuca. Talvez até devesse, por questões de obsolescência compulsória, deixar de lado muitas coisas e pôr na gaveta. Não é perder, é se livrar do que não presta. Essa história de “vamos aproveitar o esforço” é besteira. O esforço que vai ter para aproveitar isso devia estar sendo usado para produzir o que deve ser feito. Não existe a teoria do proveito, na história. Podemos usar a história como novo informador do produto.

P: Claro. Entendo. Rutherford não teria feito o modelo atômico dele sem Thompson. Absolutamente diferentes, mas sem um não teríamos chegado no próximo. Não é pra jogar fora. Não teria chegado na próxima etapa da evolução se não tivesse tido as etapas iniciais.

E2: Eu acho que toda erudição é cotidiana, é adquirida cotidianamente para instrumentalizar na ação efetiva, concreta. Que é uma manifestação contemporânea, não é uma recuperação do passado. Ela não é uma projeção do futuro, é uma atitude do momento presente. Eu não acredito que foi privilégio que a gente teve.

E2: Não acredito nisso. O que eu sei é que naquela época as pessoas que estavam de plantão entenderam a responsabilidade que tinham e produziram aquilo. Elas não foram nem beneficiadas nem privilegiadas. Não foi privilégio. Foi uma maneira normal de se manifestar diante da responsabilidade que detinham. E isso é possível fazer em qualquer momento, lugar, qualquer hora. Eu te recomendo. Na verdade eu quero te propor. Se você estiver interessado em fazer dessa sua presença nesses momentos ao objetivo efetivo enquanto pessoa. Lá no seu cubículo, produza uma ação. Orquestrar uma questão sobre tanto essa besteira do passado quanto o que está aí gritando na orelha da gente, e a gente não está fazendo nada a respeito. Por exemplo, encontre sua forma subversiva de usar a estrutura na qual você se insere, obviamente sem pôr em risco nada que não seja caro, mas que resulte em algo.

P: Entendi.

E2: Não escreva só isso para ganhar nota da mesa. É besteira.

P: É claro. Acho que a gente conseguiu discutir todas as pautas e extrapolar uma delas.

E2: É porque eu sou falador.

P: Mas isso é ótimo. E além de tudo, provocar uma reflexão sobre as pautas, que é mais importante para mim. Só tenho a te agradecer. É uma culminação ter te conhecido e fazer essa entrevista porque não apenas eu ouço falar de você desde o início da minha pesquisa. Não existe uma pessoa que eu não tenha entrevistado que não tenha citado “Conversa com o Zenilton e ele vai te contar”. Tendo conversado com você eu percebi uma série de direcionamentos que anedotalmente eu nunca teria absorvido.

E2: A gente conversa pouco, no nosso meio.

APÊNDICE C

Transcrição da entrevista realizada pelo pesquisador com Jorge Fernando Vilela, em 16/02/2018, em Belo Horizonte (VILELA, 2018).

Pesquisador (P): A gente estava conversando sobre os avanços que o PLAMBEL fez, nisso que você está chamando de estratégia conjunta de planejamento.

Jorge Vilela (Entrevistado 3 – E3): Essa é uma visão global.

P: Exatamente. Na literatura científica, o pessoal chama isso de planejamento compreensivo. Que era aquilo que veio dos anos 1970, no Brasil foi uma característica da época do Governo Militar. E existia essa dicotomia entre o que é técnica e o que é político. Nessa minha pesquisa, eu estou querendo compreender sobre os contextos nos quais esses planos vieram à tona. Tanto o contexto econômico, político, quanto o contexto pessoal dos planejadores.

P: Quanto mais eu converso com o pessoal dessa época, mais eu vejo o quanto tinha um contexto pessoal por trás daquilo. Porque o corpo técnico eram pessoas seletas, não tinha um plantel de pessoas com formação relevante e conhecimento e experiência para poder trabalhar nisso. Todo mundo se conhece. O pessoal que desenvolveu as carreiras nessa época.

P: A entrevista não é uma entrevista rígida, não tem pergunta e resposta tem pautas para discutir. E a primeira pauta que eu queria discutir é sobre o contexto pessoal. Para efeito de emolduramento histórico, estou pensando no período PLAMBEL, METROBEL. Mais especificamente na época do PLAMBEL, quando foi realizado o MOMTI no Esquema Metropolitano de Estruturas e o modelo metropolitano de transporte. Isso para fazer um recorte metodológico do trabalho do PLAMBEL, porque o corpo de trabalho é imenso, se formos olhar todos os produtos e planos realizados. O que eu queria saber é o seguinte: você inicialmente foi parte da equipe técnica do PLAMBEL, certo?

E3: Sim. Eu entrei no esquema quando o PLAMBEL era um grupo técnico na Fundação João

Pinheiro.

P: Certo.

E3: Então o grupo foi formado por iniciativa do Governo do Estado, mediante trabalho de convencimento feito por vários arquitetos importantes dessa época. Ney Werneck, Alípio Pires, Castelo Branco, que defenderam a ideia de fazer um grupo de planejamento local. O que se pretendia fazer era uma concorrência de técnica com a SAGMACS. Então esse grupo local conseguiu sensibilizar o governo no sentido de se criar o grupo dentro do Estado. A ideia do Esquema Metropolitano de Estruturas estava ligada a essa visão de grandes empresas de consultoria. O plano metropolitano foi compreensivo e bem ampliado no objetivo de atuação. Tinha diretores de todo tipo, especialistas de muitas áreas. A ideia era produzir o EME.

E3: E esse negócio ficou agarrado até que saiu o EME. Mas ele saiu de uma forma bem simplificada e dentro de outra visão. No decorrer desse processo houve mudança no modo de pensar. O Estado foi assumindo, mas como os técnicos e os gerentes na época, os chefes de setores eram todos divididos. Tinha especialistas de todas essas áreas que estavam encarregados de construir esse trabalho. Mas esse trabalho não foi produzido da forma como eles pensavam. Porque no decorrer do processo, a influência desse pessoal local, mineiros, pessoas daqui, conseguiu mudar a direção disso. Não teria um plano, teria um conjunto de políticas que pudessem estabelecer ações de curto prazo, estratégias de desenvolvimento. Mas mesmo assim ainda era um planejamento compreensivo.

P: Entendi.

E3: Não sei se você teve acesso a todos os documentos do PLAMBEL. Você percebe claramente, no decorrer da análise do processo de formação desses documentos, a mudança. Porque basicamente você tinha no EME três propostas de organização espacial. Uma com ideias de subcentro, uma coisa completamente fora de razão. Tinha três alternativas e tinha que discutir essas alternativas e escolher uma. Desenvolver estrutura a partir das situações existentes. Criar um subcentro em Betim. E criar um subcentro de Betim e outro em Confins,

na região Norte. Então esses temas na realidade deixaram de resultar e o que aconteceu foi um grupo interno que conseguiu mudar a direção disso.

P: É muito interessante você estar falando isso sobre a diferença no rumo que foi tomado, sobre essa mudança no rumo. Mesmo em nível conceitual, em nível de visão mudou bastante. Isso é interessante para compreender as razões para realização daquele plano. Antes de perguntar sobre razões especificamente, no contexto pessoal, como você descreveria sua experiência profissional antes de entrar no PLAMBEL?

E3: Na realidade eu praticamente me formei e entrei no PLAMBEL, como arquiteto júnior.

P: Qual ano foi isso?

E3: Foi em 1972.

P: Legal. E na época da relação desses planos, especificamente o EME, o MOMTI, os PACOTTs, planos de ação feitos subsequentemente, você já estava em um papel gerencial, de tomada de decisão?

E3: Já. Eu passei a coordenar a área de uso e ocupação do solo do plano, do planejamento metropolitano. E foi nessa fase que a gente teve muitos embates com o pessoal mais antigo. Porque eram pessoas que vieram da empresa de consultoria de São Paulo. O Gilson Dayrell que era o coordenador do grupo, e o Alan David, que era um francês.

P: O Zenilton falou desse pessoal.

E3: Esse pessoal era ligado à essa empresa de consultoria de São Paulo. E o objetivo era preparar a bola para licitar esses trabalhos com essa empresa.

P: Certo. O próprio Zenilton falou desse pessoal de São Paulo. É a HIDROSERVICE?

E3: HIDROSERVICE.

P: Certo. E sobre o Esquema Metropolitano de Estruturas e os desdobramentos dele, como você descreveria o momento de tomada de decisão para poder fazer esses planos? Essa decisão veio do corpo técnico, veio de governo?

E3: Veio de governo. Isso é uma coisa que tem que ser destacada. O papel do Estado aqui em Minas em relação ao desenvolvimento econômico.

P: Certo.

E3: Realmente, nós já vimos uma tradição, o Plano Mineiro de Desenvolvimento, que foi uma experiência muito positiva para o desenvolvimento econômico. O estado de Minas cresceu mais que os outros estados nesse período. Os governantes eram muito zelosos com essa questão do planejamento. Aí você pode pegar Aureliano Chaves, Rondon Pacheco, Israel Pinheiro, que foi também Governador nessa época. Eles tinham uma preocupação muito grande sobre o papel de Minas na União e de buscar o desenvolvimento. Sempre foi uma tradição. Tem, lá para trás, a fundação da cidade de Belo Horizonte, que foi uma estratégia de desenvolvimento.

P: Certo.

E3: Já tinha uma tradição nesse sentido. Então foi fácil criar esse grupo e produzir o que produziu. No momento da abertura democrática, houve uma preocupação muito grande, por parte dos políticos e lideranças ligadas ao MDB, de associar a atividade do planejamento à ditadura, ao governo autoritário. E eles falavam que a gente impunha as coisas, o PLAMBEL impôs. E não é nada de imposição. O processo de discussão da lei de uso do solo foi uma coisa que aconteceu na minha área, foi um processo de discussão muito grande. Tão grande quanto esses grupos que se formam na Prefeitura de Belo Horizonte quando se discute o plano urbano.

P: É mesmo? Interessante isso. Então teve um processo de participação popular na época da elaboração?

E3: Teve participação.

P: Legal. É a primeira vez que eu ouço falar isso. Na verdade, a maior parte das pessoas que eu entrevistei são ligadas mais diretamente à questão do transporte. E aparentemente a questão do transporte era ligada a essa questão do uso do solo, do planejamento. Só que nunca foi citada uma questão de participação popular no período pré abertura democrática. Mas existiram?

E3: Existiram várias reuniões na comunidade, em instituições públicas. E a coisa foi amplamente discutida.

P: Que legal. Seria possível afirmar que houve um idealizador para o plano, o EME? Uma pessoa, ou órgão ou escala?

E3: O EME foi produzido pelo Maurício Cadaval. Era um sociólogo que veio para isso. Porque a direção do PLAMBEL na época, o Gilson, a direção não conseguiu fechar o EME. Então foi preciso procurar o Cadaval. Estava em São Paulo, não sei se na HIDROSERVICE, mas ele veio e fez sozinho. Tanto que o EME é uma coisa que nós nunca levamos em conta nesse processo de desenvolvimento de atividades. Porque era uma coisa completamente contrária ao que a equipe técnica do PLAMBEL pensava. Pensava coisa aberta, discutindo, através de ações práticas, de buscar resultado rápido. O Gilson Dayrell, que era o presidente nessa época, saiu visitando todas as cidades da Região Metropolitana. E a primeira coisa que ele falava era colocar os livros que eles publicaram no PLAMBEL. Então criou uma visão tecnocrática. E isso é uma coisa que fomos tentando quebrar e conseguimos muitas coisas. O próprio plano de uso do solo que foi aprovado em Belo Horizonte e algumas cidades do município era uma coisa alternativa. Já que não se conseguia tornar aquele negócio do EME em uma realidade prática. Então criou um caminho alternativo, porque o governo começou a pressionar e exigir resultado.

P: Interessante.

E3: Aí esse plano partiu para briga, essa discussão na comunidade. Houve uma pressão muito grande do setor imobiliário. Pressão de nível de sujeito gritar em auditório: "Vocês são comunistas".

P: Quem diria. Ainda continuando sobre esse contexto de elaboração desses planos. Você está falando sobre pressões que vêm do setor imobiliário, pressões políticas administrativas que são naturais.

E3: Não admitia interferência do Estado no nível do plano de uso do solo. Eles sentiam que o Estado estava interferindo. Mas nesse momento aconteceu normalmente e foi possível aprovar muita coisa na área da criação da empresa, criação da METROBEL. Diversas ações específicas, até em nível de desenho urbano.

P: Estamos falando antes da primeira lei de uso e ocupação do solo de Belo Horizonte?

E3: O EME é a fase inicial. Não andou.

P: E é extremamente ambicioso. A escala geográfica é imensa. A multiplicidade de tópicos é extremamente complexa.

E3: É uma coisa que dificilmente iria acontecer. Tanto que, quando criou essa alternativa, fizemos ela acontecer. Até pelo menos a mudança de governo. Aí na mudança tentaram desmontar o PLAMBEL.

P: A mudança de qual governo para qual governo?

E3: Governo de Tancredo. Eleição direta. Era uma conquista, mas virou um desastre. Tornou tudo inútil.

P: É a questão clássica de jogar fora o bebê com a água do banho. Tinha muita coisa que foi pensada para o desenvolvimento social e espacial e acabou ficando rotulada como estratégia de governo. Como se fosse uma coisa daquele momento e devia ser rechaçado no momento

posterior. Eu entendo, tendo feito algumas entrevistas, que houve essa aversão e muita coisa boa foi ficando para trás por causa disso. A própria tentativa de dissolução da empresa, ou mesmo a descontinuidade do planejamento. Nós estamos falando de interferências externas, não internas à equipe. Vocês sentiam que existia interferência externa na realização dos planos naquela época?

E3: Não. Interferência no resultado?

P: Exato. Por exemplo: vocês estão dizendo que tem que ser feita tal coisa, ou que deveria ser priorizada tal coisa.

E3: Isso aconteceu na forma de uma avalanche com a mudança do governo. Planejamento é do município, mas a gente entendia que o município fazendo parte da região teria uma integração com os demais e alguém devia coordenar essa integração. Por bem ou mal, o estado tinha um papel a desempenhar porque deixar cada um por sua conta não teria resultado satisfatório. E foi o que realmente aconteceu.

P: Compreendo. Sobre a tomada de decisão dentro da equipe de planejamento do PLAMBEL. Tinha o setor gerencial e tinha os técnicos. Você diria que os técnicos não gerentes tinham abertura para poder fazer propostas?

P: Tinham. As propostas eram feitas em conjunto, com participação. E não havia por parte da direção pressão no sentido de influenciar no resultado. O resultado era aquilo que a equipe técnica produziu e era assumido pela diretoria.

P: Certo. Agora vamos falar um pouco sobre o cerne da minha investigação, que é sobre a efetivação e exequibilidade do plano. Você me disse que em um certo momento, especialmente o EME, a própria equipe falou que dificilmente isso vai acontecer. Por causa da escala. Seria muito difícil e foi buscada alternativa e foi dado prosseguimento às alternativas. E foi feito muita coisa com base nesse prosseguimento?

E3: Existia um conhecimento já construído que mostrava as situações que eram importantes

para o trabalho. E já poderiam produzir resultados. Eu me lembro muito bem dessa reunião, foi emblemática. Na realidade, chegou-se à conclusão de que não daria conta para fazer o EME, tornar operacional. Não teria como principalmente dentro do prazo que o governo queria. Então tinha que ter alguma coisa provisória para adiantar. E foi a parte criativa do processo, em que entraram as propostas que foram aproveitadas.

P: E isso virou um plano, essas propostas? Ou foram desenvolvidas nas propostas operacionais? Porque muita coisa foi feita: PROBUS, Área Central.

E3: Essa parte toda foi surgindo como resultado, para mostrar resultado. Eu lembro de um muito importante nesse processo que aconteceu logo no início. A Prefeitura resolveu fazer uma trincheira na Praça Raul Soares. Parece que a Av. Amazonas passava por cima e a Av. Bias Fortes por baixo. Uma trincheira para resolver o problema da Avenida Amazonas. E isso foi uma coisa que mandaram para o PLAMBEL para poder opinar. O PLAMBEL montou um grupo e nós demonstramos que aquilo era um absurdo, que não resultaria em nada e apresentamos uma solução que está lá até hoje.

E3: A Amazonas passa por dentro e as outras vias de ligação passam por fora da praça. Isso foi resolvido de uma forma simples, o Maurício André subiu lá na altura do prédio do JK e começou a fotografar. A gente marcava os carros que iam andando para ver quantos entravam e quantos iam para a Amazonas. E foi só colocar isso no modelo que a gente mostrou que a coisa seria inútil. Seria uma solução fazer o que foi feito, e está lá até hoje. Ninguém reclama da Avenida Amazonas. E, no entanto, ia se fazer uma trincheira. Mas pagou-se um custo. O PLAMBEL bloqueou e não deixou.

P: Foi um ônus político.

E3: Interesses de empreiteiros. Isso tudo foi conduzindo para um pensamento diferente em relação ao PLAMBEL.

P: Isso é muito interessante e demonstra inclusive que às vezes essas medidas que são feitas para resolver uma verdade absoluta. Foi feita uma alteração simples com um desenho urbano

e hoje a população da cidade é superior, a motorização é muito superior e ainda assim está funcionando.

E3: Tem muita coisa desse tipo.

P: Interessante.

E3: Na época, o presidente do PLAMBEL era o Gilson. O pessoal de transporte batalhou nessa ideia e conseguiu reverter.

P: Muito interessante. É interessante ver o que é o plano, o que são as demandas e o que são os resultados. Acaba que isso tem pouca ligação com o que funciona. O que funciona é o que dá resultado. Não necessariamente o que foi melhor pensado e planejado. Na época, pensando na atividade do PLAMBEL, vocês acreditavam que tudo aquilo que vocês planejavam seria efetivado de alguma forma? Ou seja, não pensando no EME, mas no próprio MOMTI, planos de ação, medidas que davam resultado. Tinha muito diagnóstico, muito projeto, muito plano. Como a equipe se sentia em relação aos projetos? Vocês já iam trabalhar no projeto imaginando a efetivação?

E3: Sim. Por exemplo: o objetivo do plano de ocupação do solo. Quando nós começamos a fazer o plano de ocupação do solo estava um paradeiro no PLAMBEL, por causa das mudanças de governo e não tinha nada para fazer. Aí fomos pegar isso e fechar. Já havia várias pesquisas feitas, pesquisas de percurso pela cidade, andando nas linhas de ônibus, para entender como as coisas se organizavam. E quando se falou na ideia de fazer um plano alternativo enquanto o EME não ficava pronto, a gente já estava com o negócio pronto. Já estava com a proposta elaborada.

P: Agora, pensando sobre repercussão dessas ações de planejamento na época. Os desdobramentos deles. Como você se sente hoje a respeito do legado daquelas ações de planejamento realizadas pelo PLAMBEL? Você acha que tem coisa muito importante que estava sendo planejada naquele momento que podia ter alterado radicalmente a realidade da cidade e não foi feita?

E3: A própria questão do metrô. Várias intervenções do sistema viário não foram feitas e outras que foram feitas, mas de resultado diverso. O setor privado, principalmente as empreiteiras, via no sistema viário uma forma de faturar. Fazer trincheira virou uma moda. Qualquer coisa eles fazem uma trincheira. Esse conjunto de obras que fizeram na Avenida Antônio Carlos. O Anel Rodoviário. Às vezes essas coisas estão travando uma série de situações na cidade. O que acontece é que as iniciativas são isoladas e não são consideradas em relação ao contexto, não buscam integração com nada. Melhorar o Anel Rodoviário para eles é duplicar o Anel Rodoviário e deixa por aí. Mas e as ligações com a cidade? Pode ser um elemento estruturante da cidade. E não simplesmente uma passagem.

P: Pensando sobre essa questão da obra viária, que a gente sabe que o PLAMBEL tinha um catálogo de obras viárias em Belo Horizonte. Ligações regionais de grande e pequeno porte. Coisa imensa. E isso eventualmente foi resgatado. Acho curioso isso. Hoje eu estou no planejamento urbano na Prefeitura e a gente tem os projetos mais modernos, o VIURBS, o Plano de Mobilidade. Eles resgatam muita coisa desses planos de capacidade viária que vieram do PLAMBEL e METROBEL. Ou seja, o catálogo é imenso, passam-se 40 anos e ainda sim muitas dessas ligações não são apenas relevantes, mas estão “gritando” que não foram feitas antes. Agora estamos com a nomenclatura que veio herdada. Via 210, Via 740. Isso tudo é PLAMBEL. Agora estamos com a Via 710 sendo ligada, e ela foi planejada nos anos 1970. Ou seja, é bastante óbvio a necessidade por aquelas intervenções. Mas como a gente explicaria o fato de que algumas intervenções que nunca foram planejadas são feitas, são priorizadas? Ninguém nunca colocou para fazer a Linha Verde. Nem todas vem para mal, como o próprio BRT.

E3: A estratégia do plano não era essa.

P: Ou seja, alguma coisa ficou perdida ali para trás. E algumas foram inviabilizadas por causa disso. Ao que você acha que se deve essa questão de que tanta coisa é planejada mas não é feita e tanta coisa é feita que sequer foi planejada?

E3: Isso é complicado. O que falta nesse processo, além das coisas não serem feitas, é que

não são feitas as coisas que realmente dão integração na metrópole. Cada um está pensando no seu pedaço sem levar em conta a pessoa que circula nesses pedaços. Para ele aquilo tudo é a cidade. A cidade dele é metrópole, tem uma visão de metrópole. Mas na prática, trata o problema dele de forma isolada, cada município cuidando do seu pedaço. E realmente é um grande problema.

P: Algumas pessoas com quem já conversei, o próprio Osias, ele diz que essa questão da integração metropolitana seria o maior legado possível de ter deixado na época do PLAMBEL. Hoje nós estamos mais longe dela do que a gente estava antes. Porque os municípios foram adquirindo autonomia. Mas essa questão de integração, de não ver como problemas isolados, não apenas está muito viva, como está crescendo. A maior prova disso é a gente ter feito o MOVE e ter o MOVE Metropolitano e o MOVE Municipal. Qual é o sentido disso? Não tem integração nenhuma, nem mesmo física. Estão usando a mesma canaleta, por que não podem usar as mesmas estações?

P: Ou seja, tem um interesse de capital muito grande e ninguém quer dividir o bolo. Eu não estou querendo ser simplista e falar que é tudo uma questão de interesse comercial e a gente resolve tudo dessa forma. Mas a gente não pode desconsiderar que tem muito poder por trás dessas decisões. Você já me respondeu se houve uma grande influência da mudança de gestão posterior à realização daqueles planos do PLAMBEL na efetividade daqueles planos. É bastante óbvio para mim que com a mudança de gestão, com a redemocratização e todos os processos que vieram ali, grande parte foi colocada de lado, às vezes até como preconceito. Embalaram tudo do planejamento como aquela questão do governo daquele momento.

E3: Foi muito claro, o governo demitiu todos. O Nilton Cardoso demitiu e fez uma limpeza no PLAMBEL, na Fundação João Pinheiro. Todos os órgãos de planejamento do estado. Perdeu muita coisa.

P: Certo. Para finalizar nossa conversa. Eu queria fazer um paralelo. Você é o entrevistado que é o único que pode me oferecer uma visão da diferença do PLAMBEL e METROBEL para os primeiros anos de governo democrático brasileiro, pela sua atuação na Prefeitura de Belo Horizonte. Em que ano você foi para a Prefeitura de Belo Horizonte?

E3: 1976.

P: Em 1976 você estava no PLAMBEL, certo?

E3: No PLAMBEL coordenando a área de uso do solo.

P: Certo.

E3: Como houve uma preocupação por parte do Governo do Estado de fazer com que a Prefeitura de Belo Horizonte comprovasse o plano de uso do solo, eu fui para a Prefeitura para implantar o plano. Implantar a lei de uso do solo que foi feita. O produto do plano foi uma lei, e eu fui assumir na Prefeitura o cargo de Diretor do Departamento de Edificações, exatamente para implantar o plano. Porque estava uma resistência muito grande por parte dos engenheiros e arquitetos da Prefeitura.

P: Da Prefeitura mesmo? Não externo, da própria Prefeitura?

E3: Com a parada é conquistar o pessoal.

P: Eu nunca imaginei que tivesse tido uma resistência interna assim.

E3: Tinha uma resistência.

P: Eles viam como uma coisa que veio de cima?

E3: Sim, que veio de cima. No nível deles foi assim. Eu tive várias discussões com eles. Mas eles não participavam. Pensavam que não vai acontecer, não vai mudar. Para você ver o nível de resistência que houve, nessa época o Paulo Gaitani era Presidente do BNH. Ele veio aqui em Belo Horizonte e, como ele era muito ligado ao setor de empresários imobiliários, deu uma declaração aqui em Belo Horizonte de que, se o plano fosse aprovado, o BNH não teria condições de construir unidades habitacionais na Região Metropolitana. E isso subiu na

cabeça do Governador, Aureliano Chaves. Ele convocou uma reunião no Palácio com o presidente do PLAMBEL e eu como diretor da área técnica que produziu o plano. Fomos lá nós dois, eu e o Ney Werneck.

E3: Na reunião estavam Paulo Gaitani, o Governador, e várias autoridades do setor imobiliário. O Aureliano falou, com essas palavras: "Dr. Paulo, essa reunião é para esclarecer aquele problema das construções do BNH. Convoquei o Presidente do PLAMBEL, o técnico responsável pela área. Eles vão fazer uma exposição para o senhor. Eu queria que o senhor prestasse atenção". Falou desse jeito. Aí colocamos as ideias, o que aconteceu, como era o plano, qual era o objetivo, as características. Terminado o tempo, ele disse: "E aí, Dr. Paulo?". "Bom, eu não sabia que era assim.". O Aureliano bateu na mesa: "Dr. Paulo, nós vamos implantar esse plano.". Deu um chega para lá no Paulo Gaitani.

P: Fantástico. Isso é uma história que exemplifica muito, talvez até a ignorância. Que não é uma ignorância simples, é uma questão de resistência e de austeridade do pessoal que mexe com construção civil, com habitação. Eles sempre têm um pé atrás com o planejamento. Porque vai mudar. Não quer dizer que vai melhorar. Pode melhorar ou piorar.

E3: Pode até melhorar.

P: Eu estou fazendo um paralelo claro com a nossa lei atual. Que está na Câmara nesse momento. Não é uma lei perfeita, mas na realidade, para muita gente do setor imobiliário, é um grande negócio. Só que os caras estão contra assim mesmo. Porque eles não querem que mude. Têm medo da mudança. A resistência à mudança é imensa, porque tem muita coisa em jogo, lógico. Pensando sobre essa questão da diferença de como era o planejamento.

E3: Um detalhe, para chamar atenção, é que temos que tirar o chapéu para esses Governadores na época do regime autoritário, porque eles valorizaram demais a atividade do planejamento. Pode não ter tido resultado bom por incompetência, por falta de interesse de equipes técnicas. Mas eles davam uma cobertura fantástica para a coisa acontecer. A instalação da FIAT.

P: Sei.

E3: Foi o Romeu Pacheco. O PLAMBEL participou desse processo.

P: É mesmo?

E3: O PLAMBEL selecionou três áreas como opção para implantação da FIAT. Eu estou falando isso porque eu fui no avião com o Secretário de Estado da época para mostrar as três áreas para o Anhele, que estava dentro do avião.

P: Interessante.

E3: Então eles davam uma cobertura. Ele escolheu uma das áreas.

P: Foi uma decisão técnica?

E3: Ele escolheu a pior área.

P: Sérió?

E3: A pior área. Topografia pior. Porque o estado ia dar a topografia de graça para ele.

P: Entendi. Foi um grande negócio.

E3: Isso foi um fator importante.

P: Depois que você foi para a Prefeitura para fazer essa mediação com o pessoal existente, para aprovação do plano de uso do solo, que eventualmente virou a lei, como foi a transição? Estou chamando de transição, mas não é exatamente uma transição. Como foi a mudança de paradigma entre ter o planejamento metropolitano e de repente ter o planejamento estaque municipal, e ao mesmo tempo estar acontecendo a mudança política, a revolução política do período autoritário para o período democrático? Quais você diria que foram as maiores

mudanças no procedimento?

E3: A nível de estado?

P: Ou municipal. Nessa época você já estava na PBH.

E3: Municipal foi difícil entrar e tomar conta, ter visão geral daqueles problemas porque a coisa era muito complicada. Era uma máquina muito burocrática. Mas nós conseguimos mudar o esquema de processo de aprovação, eliminando a possibilidade de fraude. E realmente foi uma peleja séria, mas a gente conseguiu mudar em pouco tempo. Principalmente conseguimos, através do Prefeito, a alocação de 16 arquitetos e engenheiros.

P: Criou-se um corpo técnico.

E3: Foi criado um corpo técnico que deu suporte a isso e o resultado foi bom do ponto de vista do procedimento burocrático.

P: Mudou muita coisa em como fazer. E a respeito da tomada de decisões? Na época do PLAMBEL e METROBEL, as decisões técnicas tinham um peso muito forte e existia a valorização do técnico por parte dos governantes. E com a abertura, como ficou sendo o peso da decisão técnica e da decisão política?

E3: A decisão técnica perdeu muito, porque ela deixou de ser vista de forma isenta. O técnico era visto como um tecnocrata, que quer impor ideias e quer fazer do jeito dele. E assim acontecia.

P: Entendi.

E3: Houve um esvaziamento dessa importância do técnico no sistema de governo. Uma coisa que nunca havia acontecido antes. Até pelo contrário, o Governo levava para seu controle as melhores cabeças para seu apoio.

P: Entendi. Você seria capaz de dizer se posteriormente a essa mudança de paradigma, se a decisão política, de gabinete – “o Prefeito mandou fazer isso, atropelando uma decisão técnica” – isso é uma coisa que ficou sendo mais marcada nesse período posterior do que na época do PLAMBEL?

E3: Sim. Quando eu estava na Prefeitura, ainda em governo de Luiz Verano, Governador Aureliano Chaves. Quando mudou o governo, o Verano saiu da Prefeitura, porque o Governador passou a ser o Tancredo Neves, e o Hélio Garcia foi nomeado Prefeito de Belo Horizonte. Aí entrou aquela turma toda, Júnia Marise, Walfrido dos Mares Guia. O Walfrido me procurou e me falou: "O seu trabalho aqui não depende dessa situação da mudança de governo. Eu quero que você continue aqui nos dando ajuda, porque é muito importante seu trabalho. Todo mundo elogia. Mas você vai ter um secretário, que é sobrinho da Junia Marisa. Mas vai ser fácil controlar, porque ele não está interessado em nada e quer apenas ocupar o cargo. Porque o Tancredo Neves assumiu o compromisso de dar a Secretaria de Obras para uma indicação da Junia Marise. Então você fica aí.". Eu falei tudo bem, eu fico. Eu tenho apreço por esse trabalho que estou fazendo aqui e tem muita coisa para fazer ainda. E eu continuo.

E3: Então o cara tomou posse, passou uma semana, passou duas, e ele me chamou lá na sala dele e falou: "Eu estou aqui há duas semanas e não tem nada para fazer. Cadê as obras?". Tancredo mudou até o nome da Secretaria de Atividades Urbanas, passou a chamar Secretaria de Obras. Porque ele assumiu o compromisso da Secretaria de Obras para a Júnia Marise. Então ele deu uma Secretaria de Obras Cíveis para a Júnia Marise. Aí o cara me chama lá e fala: "Você vai fazer o seguinte: você vai interferir nas coisas para me conceder aqui. Você tem que criar dificuldade lá para eu oferecer a facilidade aqui".

P: Entendi.

E3: Eu saí, dei uma banana para o cara, e fui embora para casa. Ele queria que eu criasse problema porque lá estava funcionando tudo beleza. Tudo desburocratizado, aprovação de projeto em 24 horas, nada agarrado. Pessoa que agarrava estava errada. E não pode fazer isso, você cria dificuldade para eu resolver aqui.

P: Que absurdo. Acho que isso exemplifica muito bem como as coisas acabaram ficando. É uma discussão muito longa e contínua, porque a atividade de planejamento, independente de estar falando de Belo Horizonte, ou Região Metropolitana, ou Minas Gerais, é um processo contínuo que jamais exclui o que foi pensado. Não exclui o que foi planejado. E esse período foi riquíssimo, tanto é que ele dá frutos até hoje no planejamento. Só que o meu objetivo com essa conversa é registrar essas coisas que não estão no plano. Na biblioteca virtual da Fundação João Pinheiro são talvez centenas de milhares de páginas. Tudo digitalizado. Só que o que o plano não te conta? O plano não te conta nada disso que eu estou te perguntando. O plano encerra os objetivos, a metodologia, as intervenções. A intenção do planejamento é bem clara, mas o contexto, o plano de fundo é uma coisa que não é registrada. É por isso que eu estou querendo fazer esse trabalho da ótica do planejador. Da ótica de quem estava lá fazendo planejamento naquele momento. É por isso que eu estou falando com vocês.

APÊNDICE D

Transcrição da entrevista realizada pelo pesquisador com Marcos Fontoura de Oliveira, em 13/01/2018, em Belo Horizonte (OLIVEIRA, 2018).

Pesquisador (P): Nós já começamos muito bem essa conversa, porque é exatamente isso que eu estou tentando avaliar: o discurso de planejamento é nocivo, e é altamente permeado na literatura acadêmica sobre o tema.

Marcos Fontoura de Oliveira (Entrevistado 4 – E4): Você pega estudos que têm sobre Belo Horizonte, eles são muito interessantes. No meu doutorado eu puxei algumas coisas para lá para mostrar o tanto que tinha. Belo Horizonte sempre foi referência de planejamento, foi um dos primeiros planos de mobilidade do Brasil. A gente se antecipou tanto que a gente tem que rever as coisas do que vem além. A gente já tem.

P: E foi feito antes da política.

E4: Foi feito antes da exigência. Belo Horizonte foi uma cidade que sempre se antecipa às legislações. Eu acho que Belo Horizonte chega a pautar as legislações. Veja no caso do transporte coletivo. Belo Horizonte foi uma cidade que instituiu por Portaria da METROBEL a gratuidade para idoso no transporte coletivo. Isso foi quatro anos antes da Constituição. É uma cidade que pauta política pública. Não pode dizer que é uma cidade em que falta planejamento.

P: Exato.

E4: Tem muitos exemplos. Em todos os cadernos que você pega do Ministério das Cidades, está lá Belo Horizonte, de alguma forma. Nos últimos tempos a gente começa a perder esse protagonismo. A gente vai sumindo.

P: E isso é perigoso.

E4: É muito ruim.

P: Marcos, essa entrevista não é formal, não são perguntas e respostas. É o que chama de pesquisa estudada em pautas e eu tenho pautas para a gente conversar aqui. São cinco pautas, a primeira delas é sobre contexto pessoal. Eu tenho um pouco da sua biografia. Eu sei que você é engenheiro civil. Você é especializado em percepção ambiental e espaços urbanos pela UFMG. Você fez especialização em Urbanismo na Arquitetura. Você é mestre em Administração Pública pela FWP. Você fez trabalho sobre gratuidade no transporte público em 2000. É extremamente pioneiro.

E4: Me disseram que eu não podia escrever sobre isso. Isso já está escrito, agora só estou transformando em um livro.

P: O pessoal deve ter tido medo na época.

E4: A função da pesquisa é isso. No dia a dia, um trabalhador de empresa pública não tem condição de fazer uma pesquisa bem feita acadêmica. Que é capturado pelas suas rotinas e obrigações. A pessoa que trabalha em um órgão desses traz um resultado que nunca teria na rotina da empresa. Isso a BHTRANS tem essa vantagem, tem muitas pessoas aqui que fazem especializações, mestrado e doutorado e incentiva isso. É uma insanidade aquilo que eu fiz. Pegar todas as pesquisas de opinião e tabular tudo, organizar tudo.

P: Foi um grande trabalho, Marcos.

E4: Foi muito bom. Me deu muito prazer. Foi muito bom para a empresa, para a cidade. É um material de pesquisa para todo mundo fazer. Qual cidade tem essa série histórica de pesquisa de opinião? Nenhuma.

P: Aparentemente nenhuma tem isso.

E4: Nenhuma. Desde então não foi feita mais nenhuma. Está para ser quebrada.

P: Eu acredito. O seu doutorado foi feito nas Ciências Sociais, na PUC. Tem algum motivo para você ter levado essa temática para as ciências sociais e não para uma área da arquitetura ou da economia?

E4: As decisões não são muito cartesianas. Mas eu acredito que eu vou me aproximando de uma ciência, o que ela tinha para me entregar ela entregou. Aí vou buscar em outros lugares. Meu ponto de partida é a engenharia, eu sempre vou ser engenheiro. Aí vou buscar na geografia, na arquitetura. E quando chegou na Administração Pública, foi o que eu mais gostei de todos. Mais do que Mestrado. Eu queria fazer o Doutorado em Administração Pública. Aí procurei um professor que estava na PUC nas Ciências Sociais para que ele me ajudasse. Ele me falou que não tem esse Doutorado em Administração Pública. Chamava Gestão de Cidades. Então tem uma relação muito forte com a pesquisa que a gente faz. Mas o que eu gostaria de ter feito, mas eu não arrependo de ter feito. O que eu aprendi lá, eu tive uma orientadora, Lae Zucker, já ouviu falar nela?

P: Claro.

E4: Tive uma relação de construção de conhecimento.

P: O caminho acadêmico não é linear.

E4: Ela não falava comigo que não entendia nada disso. Só uma pessoa que sabe igual ela pode falar isso. Foi muito bacana. Você já leu a introdução da minha tese. Na minha defesa você teria gostado.

P: Eu fui na sua apresentação que foi feita aqui.

E4: Como são cinco doutores. Quando chegou no último não tinha muita coisa para falar. Mas eles falaram da intrínseca da sua tese, que ninguém tinha falado.

P: Ou seja, alto nível de detalhes.

E4: Eu peguei um sociólogo que me fala que ele acredita que as ciências sociais não têm o domínio do saber das coisas. Ele falou isso. É ousadia. Eu estava antecipando para quem for ler. Não pensem que eu virei cientista social. Eu sou um mix dessas coisas todas. Sou engenheiro, arquiteto, geógrafo, administrador público e cientista social.

P: Isso é ótimo, é fantástico.

E4: E cidadão.

P: Antes de mais nada. Marcos, é o seguinte: em termos de fren, a pesquisa que eu estou conduzindo é uma pesquisa dos planos e o que os planos não dizem sobre os próprios planos.

E4: Quais planos?

P: São dois momentos do planejamento em Belo Horizonte. O momento do PLAMBEL e METROBEL, tem o EME, o MOMTI, os PACOTTs. E o momento pós BHTRANS, que tem o PLANMOB e o VIURBS. Nesse momento BHTRANS, eu estou centrando a pesquisa no PLAMOB, original e revisão, e o VIURBS. VIURBS é um caso emblemático porque ele não é um plano em si, no sentido de um documento de planejamento estrutural, estratégico, filosófico igual era na época do PLAMBEL e METROBEL. E ele é uma grande listagem de intervenções e um plano operacional. E é interessante, que são planos radicalmente diferentes que tiveram destinos similares. A gente tem 178 pontos do VIURBS e apenas seis foram feitos igual está no VIURBS.

E4: Como que fez tão poucos?

P: Isso é bom ou ruim? A gente sabe a natureza do plano. A gente sabe o momento em que ele foi solicitado. Todos os problemas que acarretaria caso tudo fosse feito daquele jeito, o rodoviarismo... Então é justamente essa crítica que eu estou tentando realizar. Por que faz o plano? Faz como um instrumento de governo? Mas tem uma roupagem técnica externa.

E4: Uma falha nisso tudo é porque o CONPUR não foi ouvido. Se existe um Conselho de

Política Urbana na cidade, por que o contorno foi ouvido antes de se contratar o VIURBS. Não garanto que tenha tido outro encaminhamento, mas o CONPUR deveria ter sido ouvido. Eu fui na primeira reunião do CONPUR. Eu nunca tinha ido. Eu gostei da reunião, mas fiquei muito assustado com o que virou uma reunião do CONPUR, uma reunião de avaliação de relatório de impacto. Aquela reunião foi só isso.

P: E em muitas delas as pautas acabam limitadas. Isso toma a pauta.

E4: Eu acho muito bacana você ter uma instância igual aquela em que está todo mundo lá, fazendo uma disputa. Mas ao mesmo tempo eu fico aterrorizado com o que eu vi ali de encaminhamento de decisão, da supressão das árvores daquela loja de festas. Estou falando do processo. Você tem um parecer que é apresentado dizendo que não podem ser suprimidas as árvores. Aí o redator da SMAPU apresenta, o Isaac, bem apresentado, uma coisa cheia de detalhes. Fiquei impressionado. Aí passa para o relator e tem o parecer concordando com a SMAPU, mas eu recebi ontem um recurso. Eu não li ainda não, mas eu estou concordando com o recurso e o CONPUR aprova o recurso. Ou seja, é um semblan. Aquilo é um simulacro. Aí nesse momento, apesar de que eu continuo apostando que aquela instância precisa existir, mas se for para ela existir nesse formato, ela só vai dar validade a uma outra política e não a política de discussão coletiva.

P: Pois é, que é o que a gente mais precisa.

E4: Gosto quando o Luciano fala, é o papel dele, mas ele não se escuta. O próprio empreendedor deve estar falando para ele não atrapalhar, que já combinou tudo.

P: E eu percebi que a responsável técnica estava tentando apaziguar. Tenso.

E4: A estrutura é interessante, a ideia é interessante, mas é o que eu falo no meu artigo, que eu escrevi logo depois da tese. Eu te dou ele.

P: Por favor.

E4: Eu te dou o link. Saiu um livro, chama "Políticas Públicas no Brasil e na América Latina". E a minha orientadora me falou para escrevermos um artigo junto, mas o seu nome vem primeiro. Já viu um professor fazer isso?

P: É raro.

E4: E eu termino dizendo que tem que refazer essa coisa ds participações públicas. Não pode ser no simulado.

P: Não, não pode. Tem que ser uma coisa verdadeira.

E4: O que eu tenho pra dizer sobre isso está nesse artigo. É curto.

P: Eu vou precisar dele.

E4: É por isso que eu estou indo para o Conselho de Políticas, assumindo a presidência. Para que ele não seja um simulado.

P: Me preocupa muito isso. De não ser realizado só porque é para ter, por ser obrigatório. A sua fala sobre a conferência é exatamente o que eu penso.

E4: Você sabe que ficaram horrorizados comigo na conferência.

P: Fica um “nós contra eles”.

E4: E foi bacana porque foi a primeira vez que eu estava do outro lado. Quando você está em um lado só você acaba vestindo aquela camisa demais. Defendendo o seu terreno, o seu território.

P: Um nós contra eles que não era para existir. Nós trabalhamos para quem? Marcos, especificamente sobre o primeiro plano de mobilidade de Belo Horizonte. Como foi a sua participação naquele plano?

E4: Foi muito lateral, eu até digo isso na minha tese, de que eu estava naquele momento na diretoria de operação e acompanhei de longe. Quando apresentei minha tese na BHTRANS, o Célio que hoje é meu diretor de planejamento, perguntou como eu me sinto apresentando para os meus colegas de trabalho essa crítica que o trabalho tem tantos problemas. Eu falei que me sinto igual a você, eu fazia parte da equipe, eu era diretor naquela época, então sou cúmplice desse serviço mal feito que nós fizemos. Eu não me eximo disso. Mas que não é um bom resultado, um bom produto, não é.

P: Por quê? Eu sei que essa resposta é complexa, eu sei um pouco dela, mas eu queria saber de você.

E4: É um produto fraco. Não sei dizer o porquê. Não sei dizer por que ele chegou nesse resultado final. Acho que o fato de ter contratado uma consultoria para fazer pode ter sido um dos problemas, talvez a causa maior. Se tivesse sido feito aqui dentro, por nós, como está sendo feita hoje a revisão do PLAMOB, você vai ver que o produto final dessa revisão é muito melhor. Tem erros grosseiros de diagnóstico. A minha tese fala muito disso, o diagnóstico é muito ruim. É tão ruim que não pegou nem as pesquisas de opinião direito. Quando pegou, pegou muito mal. Mas eu não sei se a revisão está incorporando tudo aquilo que eu apontei. Que é muito difícil a máquina incorporar os estudos que são feitos.

P: Isso é interessante. Você tem alguma ideia do porquê? Eu gostaria de saber responder o porquê.

E4: Seria muita pretensão minha dar essa resposta. Acho que você talvez consiga achar essa resposta melhor do que eu. Por que os estudos que existem, que são muitos, não são capazes de dar o tom dos novos produtos que vão vindo? Não é falta de informação. A quantidade de informação que a gente tem é assustadora. Você está fazendo uma discussão quanto ao Plano Metropolitano?

P: Sim, claro.

E4: A quantidade de informação que eles estão tendo acesso agora, e são consultoras que estão trazendo coisas que estamos carecas de saber, de forma estruturada. O BRT está concorrendo um com o outro. Está todo mundo careca de saber disso.

P: Não é possível que vocês não sabiam.

E4: Todos nós sabemos. As decisões, quando foram tomadas, nós já sabíamos disso. Mas agora nós temos um estoque de informações.

P: Imenso e histórico.

E4: Porque você não vai tomar uma alternativa.

P: Não querendo induzir o pensamento, eu vejo que as pressões políticas que em geral acontecem entre mandatos criam uma série de incongruências, quando você pensa em longo prazo. Tudo o que você faz ali naqueles quatro ou oito anos de repente cria uma ruptura dentro daquele período. Para o próximo período nem se fala. Acaba criando discontinuidades.

E4: Eu acho que quem está nas máquinas assumindo cargos de decisão não está a fim de grandes rupturas. Não está disposto a grandes rupturas, porque são muito desgastantes.

P: Faz muito sentido.

E4: Porque a máquina não pode parar. Veja bem, eu estava como diretor do TRO com esse espírito crítico que eu tinha e ainda tenho, eu estava me ocupando da operação da cidade, não me ocupei do planejamento do futuro, ocupei do dia a dia. Imagina que loucura.

P: Quanto tempo você ficou nesse cargo?

E4: Fiquei uma gestão, quatro anos. Eu vim como Diretor Provisório de Planejamento, assumi a chamada Diretoria de Projetos Especiais. Toda quarta-feira eu ia para a rua de uniforme acompanhar as equipes.

P: Eu ouvi falar dessa época.

E4: Foi muito bacana, muito prazeroso, mas muito pesado. Nós temos um projeto que chamava Infração Zero, nossa meta é ter multas zero, chegar à multa zero. Eu não vou multar porque não vai ter infração.

P: Certo. Seria ótimo.

E4: Mas qual era o método: fiscalizar cada vez mais. Mas a cada vez que for fiscalizar o mesmo lugar, eu tenho que achar menos problemas. Essa era a meta. Aí as multas caíram. Mas depois voltaram. Acabou o processo, volta tudo. Teve um lugar aqui, Mário Werneck, em frente ao Shopping Paragem, tudo era estacionamento em cima do passeio. De fora a fora. Nós multamos e nunca mais o estacionamento voltou.

P: Eu lembro disso.

E4: Então tem efeito. Qual é o número de multas de estacionamento no passeio naquele trecho? Zero. Não tem infração. Foi muito bacana. Nós pegamos um lugar em cada regional, e esse artigo foi apresentado em congresso com os resultados. Foi no congresso CPP de Curitiba. Chama Infração Zero.

P: Vou pegar esse também.

E4: E para você ter ideia, eu apresentei esse trabalho lá quando eu já não estava mais como diretor. Tinha mudado o governo e tinha outra pessoa.

P: Era o primeiro governo do Márcio Lacerda?

E4: Sim. Eu fiz isso no do Pimentel.

P: No final.

E4: Quando o Márcio Lacerda entrou. Tanto que eu escrevi isso ainda como diretor, mas apresentei como não diretor. Foi muito interessante.

P: Isso é ótimo. Sobre o VIURBS.

E4: Mal conheço. Desconheço, nunca me interessei por ele. Sei que é uma lista de lugares para fazer muita obra. Essa é a informação que eu tenho do VIURBS. Dá-lhe obra. Nunca me interessei por isso.

P: Ou seja, é seguro dizer que você considera que uma política de mobilidade, política de transporte e trânsito, é muito mais importante do que uma lista de intervenções físicas?

E4: Se for uma política, é claro que é macro. É uma lista, você vai riscando ela.

P: Uma lista de lugares para fazer obra.

E4: Não sei se é plano. Eu acho que a vantagem do VIURBS foi ter liberado umas obras, alguns lugares que tinham muita reserva, senão você trava a cidade. A grande vantagem dele foi pelo o que ele não apresentou, que ele liberou os outros lugares. Eu acho que esse é o melhor produto de planejamento dele. Estava com aquelas reservas todas que um dia vai aumentar e libera. Esse é o melhor efeito dele como planejamento. Mas a lista de obras, que não fizeram quase nada, não.

P: Muito pouco. Curioso você levantar essa ideia de liberar alguns lugares para fazer outras coisas. Só que, por outro lado, o VIURBS estabelece também os projetos viários prioritários, os PVPs, as manchas em Belo Horizonte que têm restrições urbanísticas também.

E4: Mas que uma a uma podem ser desmontadas. Você viu naquela apresentação do COMCU, dizendo que ali tinha previsão de avenida sanitária, e reviu, e não vai precisar mais. E ela está no VIURBS. Mas ela não vai ser cumprida, concorda?

P: Concordo. É isso mesmo. Na lei o que diz é que se satisfizer a condição que aquela intervenção proporcionaria para a cidade, pode retirar. Não precisa fazer exatamente aquela intervenção. É o que salva essa situação. É uma loucura.

E4: Uma visão muito boa de quem foi propositivo naquilo, que agradou a todo mundo. Agrada aos planejadores, só não agrada a empreiteira que quer fazer a obra. Elas estão em baixa.

P: E nessa época do VIURBS elas estavam no ápice, correndo atrás de arrumar coisas para fazer obras.

E4: Igual os viadutos. Eu acho que aquilo é emblemático para a cidade.

P: Eu considero também.

E4: Aquilo foi uma insanidade pensar que o trânsito ali vai muito bem. A BHTRANS não disse que precisava daquilo.

P: E a BHTRANS disse depois que estava tudo bem sem ele.

E4: Qual é o problema do trânsito? Nenhum. Isso podia dar um processo gigante.

P: Crime contra a economia popular. Perdeu aquele dinheiro e não precisava fazer aquilo ali. Será que então o da rua Montese e o da rua Monte Castelo são necessários mesmo? Eu moro ali e sei que todos estão bem vazios. Eu toco nesse assunto na dissertação.

E4: Uma solução seria implodir para abrir o rio, como em Boston. Fora o de São Francisco.

P: Aquilo é inacreditável.

E4: Mas aquilo foi por causa de medo de terremoto. Teve um terremoto por perto que matou pessoas. Aí falaram que antes que venha para cá vamos jogar o nosso no chão. Aí jogaram no

chão e ficou lindo. Imagina aquele viaduto em frente ao mercado, que coisa assustadora.

P: Como o caso do Centro do Rio depois que tirou a perimetral.

E4: Exatamente.

P: A primeira vez que eu vi aquela parte da cidade na minha vida. Tinha um bloco que você não conseguia enxergar mais para frente nada. Isso é fantástico.

E4: Eu me lembro muito bem de ter ido em feirinha de antiguidades na Praça 15. Comprei muita coisa boa ali.

P: Agora com o VLT chegando ali, tudo aberto. Meu irmão nunca tinha ido ao Rio e a gente foi nas Olimpíadas. Ele achou aquele lugar fantástico, só que ele não viu o impacto que é você simplesmente chegar ali pela primeira vez depois de tudo.

E4: Mais que um VLT, é um VLT com cobrança externa.

P: Pois é, aquilo é muito legal.

E4: Coisa de primeiro mundo.

P: É, mas está com grandes problemas operacionais. Mas enfim, é fantástico.

E4: Mais do que o Teleférico do Alemão, que fechou.

P: Fechou? Eu não estou sabendo disso.

E4: Não funciona mais. Todo jogado no lixo.

P: E era bacana. Não estou sabendo disso.

E4: Estava entregue para a empresa de metrô operar. Ela falou que não queria mais operar porque não dava dinheiro.

P: Ou seja, o interesse comercial era tudo o que estava segurando o investimento público. Bom saber. Marcos, sobre o primeiro plano de mobilidade, do qual você participou transversalmente. Como você descreveria o momento em que foi tomada a decisão para fazer esse plano? Por que esse plano predata a política de mobilidade?

E4: Era um processo em que nós da BHTRANS, muito atentos e planejando, sabíamos que nosso universo, nosso horizonte de planejamento estava chegando. Então estava na hora de refazer o planejamento. Foi decisão de planejadores. Não foi uma decisão por fazer outro plano porque a lei nacional mandou. É porque estava na hora. A BHTRANS retoma o espírito, o jeito de trabalhar da METROBEL. E como são basicamente as mesmas pessoas, metade da empresa era da METROBEL. Eu vim da METROBEL. A gente veio com aquele espírito de planejadores, executores e com planejamento metropolitano muito bem desenhado. Nós decidimos que estava na hora de fazer outro, e vamos contratar, vamos conseguir recurso, e tocar para frente. Diferente da maioria das cidades que fez por operação, porque senão não iria receber recurso do Ministério das Cidades. Aí você faz um trabalho desse e claro que o resultado não vai prestar. Nunca vi ninguém fazer uma pesquisa e comparar os planos. Eu já vi uma pesquisa de doutorado que compara planos diretores.

P: Eu tenho muito interesse em fazer isso com os planos de mobilidade para o doutorado. Você estava falando do primeiro plano de mobilidade.

E4: Foi uma prova de que a gente tinha planejamento. Tanto tinha planejamento que, no momento que precisava de um plano, a gente fez para não interromper o planejamento. Igual esse que está sendo feito para 2030. Quando chegar em 2028, tem que começar o processo de fazer um próximo.

P: E principalmente um acompanhamento. Eu lembro da sua apresentação da pesquisa de doutorado, o quanto você frisou ser preciso ter uma meta. É bom ter uma meta. Só que eu tenho 10 anos para chegar em 100. Em cinco anos eu cheguei em dois. Ou eu piorei. A minha

meta continua 100. Isso é uma loucura.

E4: Só para constar: é um simulacro. Aquilo ali não é um plano diretor. Porque ele é para dizer que tem uma meta para chegar a tanto, mas não é para cumprir. Porque as ações que são definidas não são suficientes para isso. Aí eu te pergunto, no PLANMOB de hoje as ações que são definidas são o suficiente para mudar isso? Também não são. É um plano de boas intenções. Mas de boas intenções o inferno está lotado. Quais são as ações? Agora estamos com o Dia sem Carro, em junho. Que ação vamos ter em Belo Horizonte em 2018 para o Dia sem Carro? Provavelmente nenhuma, e nós já tivemos muitas no passado. A grande ação de Dia sem Carro foi a Semana sem Carro da Greve dos Caminhoneiros.

P: E isso foi mais interessante do que qualquer coisa que eu já vi. O que eu vi de gente que nunca saiu de casa sem carro sair de casa sem carro... Sobreviveram.

E4: O pessoal sobreviveu. A Diretoria de Planejamento está pegando todos os dados e comparando trânsito, tempo de viagem, cumprimento de quadro de horário. Já está fazendo. Vai fechar dizendo o que aconteceu na cidade. Sem ninguém, nenhuma lei mandando a gente fazer isso. Mas a Diretoria de Planejamento está fazendo isso. Eu já tentei os dados de poluentes da Prefeitura. Que não tem levantados porque não tem pessoa que vai lá pegar os resultados. A máquina está funcionando. A máquina está lá, mas a pessoa não coletou. Aí estou tentando na FEAM.

P: Eles têm.

E4: Aí vai cruzar volumes e vai sair um relatório.

P: E vamos ver que está muito melhor naqueles dias.

E4: É claro que a cidade funcionou a meia bomba.

P: Quando você parou todas as atividades dos órgãos públicos, as escolas, de repente a cidade estava operando numa capacidade menor. Estava igual feriado.

E4: As pessoas querem saber qual é o efeito de um rodízio? É esse.

P: Uma restrição de circulação.

E4: Houve uma restrição, não foi total, mas houve uma restrição. Quem sabe a gente cria coragem num outro governo de criar um imposto sobre combustíveis, sobre a gasolina, para melhorar o transporte coletivo. Já que quando o combustível fica muito caro ou desaparece as pessoas tem que usar o transporte coletivo. A SEDE não é para isso?

P: Supostamente é para isso.

E4: E ela foi cancelada.

P: Nós estamos indo para um caminho diferente, completamente contrário.

E4: Essa coisa lembra muito o junho de 2013.

P: Eu comecei essa pesquisa em 2013. Eu vejo que é uma loucura.

E4: Essa coisa que foi feita lá atrás, que desonera aqui, abaixa passagem aqui, também está desonerando e baixando o preço do diesel. Então tem essa similaridade. Mas se fosse cumprir o que aconteceu lá atrás, o diesel sobe morro. Assim como as passagens.

P: Nessa sua fala sobre as boas intenções. A gente sabe que ela é feita sem a pretensão de ser cumprida. E sobre essa questão do comparativo dos planos?

E4: Eu acho que falta mais do que isso, Thiago. Falta no atual governo. Qual foi a promessa que esse Prefeito fez em relação à mobilidade urbana para ter sido eleito? Nenhuma. Quem votou nele não votou para fazer essas coisas. Então um plano de mobilidade não é um plano do Prefeito, é um plano da BHTRANS feito pelos técnicos da BHTRANS que apostam nas medidas de mobilidade urbana. Mas o Prefeito não gosta disso, é ele que decide.

P: Isso é nevrálgico.

E4: Só tem um problema de origem. Seria muito diferente uma Prefeitura de governo de esquerda. Vamos fazer uma enviesada nisso, vamos criar mecanismos para que o transporte coletivo seja efetivamente a prioridade e para isso vamos criar um imposto sobre o combustível. A classe média vai gritar, mas o Governo é esse.

P: Você banca isso.

E4: Ninguém faz isso, nenhum Governo de esquerda hoje faria isso.

P: Está muito longe.

E4: Foi o que a Erundina fez em São Paulo. Transporte coletivo vai ser um direito social. Ela fez mudança na lei federal depois, como deputada. Então, para você ter direito a um direito social, você tem que ter a garantia de que quem tem mais pagará mais e quem tem menos pagará menos. E quem não tem, não paga. Igual criar o Tarifa Zero. Foi um projeto bacana. A Câmara recusou e falaram que ela era doida. Hoje nós temos Tallinn, capital da Estônia, com tarifa diária zero. Então ela estava muito à frente do tempo. Nenhum Prefeito que quer fazer as coisas do seu discurso faz, imagina aquele que não diz se vai fazer.

P: O que vai exigir dele. Isso é ótimo.

E4: Mas sem esse planejamento você também não vai. Para esse planejamento todo, esses PLANMOBs todos, mesmo com todos os seus problemas, são peças fundamentais. Sem ele a gente não anda. Com ele não está andando, sem ele não andaria mesmo. Nós podemos concluir isso.

P: Desdobrando essa situação que você contou, sobre o fato de o que é esse plano de mobilidade. Foi uma decisão do planejamento. Uma questão de horizonte de planejamento, ou seja, não era uma obrigação. Eu consegui inferir que a tomada de decisão para executar esse

plano não sofreu uma pressão política administrativa.

E4: Nenhuma.

P: Para falar a verdade, não devia nem ter interesse para fazer.

E4: Foi uma decisão nossa da BHTRANS, da TRANSMETRO. Assim como a revisão de 2030. Quem mandou fazer revisão para 2030?

P: Pois é. O Lacerda diz que foi ele.

E4: Nós estamos fazendo porque tem que fazer. É claro que tinha um planejamento de Prefeitura naquele momento para os anos 2030. Que era muito melhor do que o governo atual. O planejamento do governo anterior, com todo o seu autoritarismo, era muito mais estruturado do que o governo atual. Mas era tudo mentira.

P: Claro.

E4: Era tudo um simulacro. Os indicadores, os processos.

P: Tinha muitas relações públicas no período.

E4: Era muito na linha de sempre buscar efetividade. Mas quais são os indicadores de efetividade do plano de estratégia? Não tem.

P: Nenhum.

E4: Mas atualmente em Belo Horizonte quais são os indicadores de efetividade? Não tem também.

P: O mais próximo que eu já vi são as coisas que o Meio Ambiente faz. Eles têm uma questão de coleta, mas é igual você está falando: se hoje eles não conseguem te dar os dados de

qualidade do ar, o que eles estão fazendo? Quer dizer que então não está acontecendo.

P: Passando para a parte final, pensando no plano de mobilidade – o plano de mobilidade original de Belo Horizonte. Como você descreveria a efetivação daquele plano? Pouco efetivado, muito efetivado, ignorado, engavetado, esquecido?

E4: Ele cumpriu seu papel de ser um plano de mobilidade. Porque não existia um plano de mobilidade até então. Sem ele a gente não estaria fazendo a revisão de 2030 de um plano de mobilidade. Não teria feito a revisão da conferência, que já era uma conexão do plano de mobilidade ao Plano Diretor, que é bacana você conectar. Eu estou trabalhando agora numa tentativa de criar um plano de acessibilidade que se conecte ao plano de mobilidade, que por sua vez está conectado ao Plano Diretor. Eu acho que a principal vantagem dele foi ter sido o primeiro plano mirando o Plano Diretor.

P: Ou seja, é uma questão processual, vão existir revisões. Essa sua fala é incrível.

E4: O plano é sempre uma coisa em revisão. Igual o conceito que eu trabalho, do Desenho Universal. O que é Desenho Universal? Algo sempre em construção. Como fazer? Não sabemos. Vamos fazendo e aprendendo e ajustando. Uma coisa bacana dessa revisão do PLANMOB é que foram criadas as metas ano a ano. Hoje você não tem meta ano a ano. Isso foi uma das primeiras pontuações das suas falas. Não dá para falar que em 2030 eu chego, mas em 2018 qual é a meta? Isso não tem repetição.

P: Certo. Porque se seu objetivo for muito longe você não consegue desdobrar em ações.

E4: Você consegue fazer um balanço todo ano. Chegamos, não chegamos. Alcançamos, não alcançamos. E vai criando instrumentos para que a sociedade possa te cobrar.

P: Uma coisa que eu fiquei impressionado, e é por isso que eu comecei a trabalhar com planejamento, é o tanto que um ano não é nada. A coisa passa. Se em janeiro você está conversando sobre uma coisa, aquilo parece que tem todo o tempo do mundo para ser feito naquele ano. Mas o ano acaba. Igual foi o plano do PLAMBICE. Dá impressão que dá tempo,

mas não dá. O ano passou e é isso aí. Já tem um ano que a gente estava lá conversando.

E4: Sem o PLAMBICE também não vai mudar.

P: Sua fala está espelhando a fala do Zenilton que eu entrevistei. Eu conversei com ele pensando no diálogo do plano contemporâneo com o plano antigo. Quando eu perguntei de efetivação do plano, ele disse que um plano é uma questão quase abstrata. O plano em si é importante à medida que você considera ele. Vou fazer um novo plano. E é uma questão processual em escala que vai acontecendo ao longo do tempo. Isso não foi feito e foi engavetado e acabou. Não acabou. Aquilo foi uma base que devia ser levada em consideração no próximo que for realizado.

E4: O fato de ter que ter uma conferência.

P: Cria uma continuidade. Por mais capenga que seja, é importante que tenha esse tipo de coisa e que a gente se aproprie dela também. Falar que quer que tenha, mas não participar lógico que a coisa não vai acontecer.

E4: Esse governo agora está fazendo uma disruptura nisso.

P: Está, porque já era para estar acontecendo a Quinta Conferência.

E4: Tinha que ter sido convocada no primeiro dia de governo, já que o governo anterior não deu conta. Mas aí foi feita uma posse de cargo. E vão costurar com os vereadores. Se o Márcio Lacerda não costurou por que o Kalil vai costurar?

P: Eu também não faço ideia.

E4: Isso é um erro de estratégia, eu acho.

P: Também acho.

E4: Acho que a Conferência tinha que ter sido convocada no primeiro dia de governo. Até para fazer uma crítica ao governo anterior.

P: Claro, qual é o problema? O pessoal tem medo.

E4: Não quer fazer, porque depois que se está no contexto, você não quer disrupturas.

P: É o que você me disse.

E4: Você quer disrupturas, você aposta em disrupturas para conseguir chegar no poder. Mas quem chega no poder, olha as apostas do Governo Federal para manter o governo. As alianças que foram feitas com aquele tipo de gente e deu no que deu.

P: Deu no que deu. Não devia ser surpresa para ninguém. Marcos, para finalizar, sobre repercussões e desdobramentos. Eu consegui entender qual sua visão do legado do primeiro plano de mobilidade para a cidade. Queria saber se você considera que há alguma coisa muito importante que está preconizada naquilo que poderia ter alterado radicalmente a realidade da cidade, se aquilo não foi realizado e teria sido imprescindível para a cidade nos dias de hoje.

E4: Mas o plano não é muito propositivo.

P: Entendi.

E4: Então essa pergunta não tem resposta.

P: Mesmo em termos de política.

E4: A política não foi cumprida. Não sei te responder isso.

P: Sobre a influência da mudança de gestão, do mandato, na efetivação daquele plano.

E4: De Márcio Lacerda para Kalil?

P: Antes, de Pimentel para Márcio Lacerda. Se a mudança política interferiu.

E4: Acho que não interferiu em nada, porque a primeira gestão do Márcio Lacerda era teoricamente uma continuidade do Pimentel.

P: Porque eles tinham feito um acordo político.

E4: Tanto é que o PT era vice do Márcio Lacerda. Tanto é que foi no segundo governo que teve a disruptura formal do PT. Mas ao longo da primeira gestão eu mesmo fui exonerado da diretoria no primeiro mês. Por causa de outros acordos.

P: E isso teve influência em termos de planejamento?

E4: Eu acho que não. Quem comandava o plano de mobilidade era o Marcelo e continuou sendo o Marcelo. A burocracia estatal é muito rigorosa, ela está pouco imune a algumas mudanças de governo. Você vê que agora no Kalil quem está na política urbana mandando é a Maria Caldas, que foi assessora do Murilo lá atrás. Ela não mudou de postura, ela continua defendendo as coisas que ela defendia lá atrás. Então não tem disrupturas por conta da burocracia estatal. Você consegue garantir uma continuidade no planejamento. Um dos documentos que eu cito na minha tese fala disso. Uma leitura que o Ministério das Cidades faz sobre os Planos Diretores de Belo Horizonte é que há uma continuidade de gestão após gestão. Isso está dito no diagnóstico do Ministério das Cidades. E o nosso não tem disrupturas no processo de planejamento.

P: Tem um arquiteto que está terminando o doutorado dele na Universidade de Tóquio, ele escreveu um livro sobre Land Readjustment, Reajuste de Terrenos. Quando eu fui para o Japão eu conheci esse professor brasileiro, de São Paulo. Ele escreveu aquele livro sobre a operação urbana em São Paulo. E ele agora está fazendo uma pesquisa comparando planos diretores no Brasil. Por isso que, quando você disse de como comparar, até em termos de replicação de conteúdo, ele está fazendo esse tipo de pesquisa. Ele está fazendo gráficos que comparam artigos das leis. E é interessante porque ele cunhou o que ele chama de infinitivos

altruístas. "Eu vou proporcionar". Proporcionar. Não fala como. Fala que vai acontecer.

E4: É a lista de boas intenções.

P: Então ele simplesmente coloca lá que as boas intenções acontecem, mas não tem uma auto aplicação daquela coisa. Mas é uma lei, não era para ser assim. Essa é a parte mais curiosa. E ele está fazendo essa crítica, eu acho que a pesquisa dele vai ser super legal.

E4: A legislação de acessibilidade do Brasil, que agora é uma legislação que exige o Desenho Universal, é muito melhor que a legislação de muitos lugares que eu já vi pelo mundo afora. Mas não vai cumprir mesmo.

P: Seria muito cômico se não fosse trágico.

E4: Mas ainda acho que é melhor ter essas leis do que não ter.

P: Claro que é.

E4: Porque pessoas como nós, que estamos com disposição para poder fazer as coisas, a gente se ancora nelas. A lei está mandando. Uma hora alguém vai ter medo disso.

P: É claro. Assim esperamos.

E4: Eu acho que uma falha nesse processo todo, que ajuda a não conseguir bons resultados é a inoperância do Ministério Público. A função do Ministério Público é ser o xerife das leis. A função deles é exigir o cumprimento das leis. Se as leis no Brasil são tão boas, e são boas mesmo, por que o Ministério Público não exige o cumprimento das leis e da garantia de direitos?

P: Eu acho que até mesmo dos planos. Porque um Plano Diretor e lei de uso de ocupação do solo são leis.

E4: E não são só para serem feitos. São para serem cumpridos e os objetivos dos Conselhos de Políticas Públicas e do Ministério Público é fiscalizar o cumprimento das leis. O CONPUR está fiscalizando cumprimento do Plano Diretor? Não está.

P: Ou muito limitadamente.

E4: Fiscalizando?

P: Fiscalizando, não.

E4: Quem está fiscalizando o cumprimento do Plano Diretor? Ninguém.

P: Eu diria a regulação urbana. Mas eles não estão fazendo isso de verdade. Eles fazem isso na fonte.

E4: Está nos processos, quando acionados. Mas fiscalizando preventivamente, não estão.

P: E o discurso corrente é que não dá para fiscalizar. É estranho isso.

E4: Mas não é a regulação que tem que fiscalizar.

P: Existe a fiscalização para fazer a maior parte das coisas, mas eles estão ocupados com outras coisas.

E4: A fiscalização do cumprimento da lei, e não dos processos.

P: Ou seja, não tem.

E4: Seria o CONPUR.

P: Na minha visão, o mais próximo seria isso. O Ministério Público acima.

E4: E o Legislativo também tem a função de fiscalizar o cumprimento das leis.

P: Onde fica o Legislativo nisso depois que a lei é aprovada? Isso é uma loucura.

E4: A função dele é fiscalizar. Tantos os conselhos quanto o Legislativo têm a função de fiscalizar.

P: Ou seja, você acredita que se tivesse mais acompanhamento disso a gente conseguiria melhorar a efetividade?

E4: Pode ser que se houvesse uma estrutura melhor de fiscalização do cumprimento das leis, pode ser. Que tenha um Tribunal de Contas, fiscalizar as contas, que também não está fiscalizando. As execuções é que são ruins. Não acho que está faltando estrutura, não está faltando lei. Eu não sei o que está faltando.

P: Espero conseguir elucidar um pouco disso.

APÊNDICE E

Transcrição da entrevista realizada pelo pesquisador com Lucas Milani Santiago, em 13/01/2018, em Belo Horizonte (SANTIAGO, 2018).

Pesquisador (P): Antes de mais nada, eu queria perguntar pra você sobre seu contexto pessoal. Em relação especialmente ao VIURBS, quais foram seus papéis na elaboração desse plano?

Lucas Milani (Entrevistado 5 – E5): Eu não comecei elaborando o VIURBS não. Quando eu entrei no projeto ele já estava em andamento. Quando o projeto começou a ser feito, foi licitado, eles tinham contratado uma outra pessoa para fazer, que era o Humberto, e eu estava trabalhando na Gerência de Projetos Urbanos ainda. Tinha um resquício de trabalho depois que o ribeirão Arrudas foi fechado, tinha coisa do Caminhos da Cidade, que era o programa de urbanismo no Centro, que foi em 2005, 2006. Então quando o programa começou em 2007, 2008, na época do termo de referência, licitação, contratação, e até no início mesmo das vistorias, bem no início, eu não estava envolvido. Foi só na hora que eu manifestei um desejo muito forte de entrar no projeto que o pessoal acabou me colocando para eu começar a fazer as vistorias, e começar a fazer os levantamentos e começar a tomar parte dos relatórios e participar das reuniões, e me envolver no projeto diretamente. Antes disso, eu estava cumprindo outras funções dentro da Secretaria, dentro atribuição do cargo.

P: A sua participação começou em que ano?

E5: A minha participação começou em 2006, no final de 2006 até o final do contrato em 2009. O contrato foi estendido algumas vezes por vários motivos. No final sobrou saldo no contrato, aí enfim, muita coisa aconteceu.

P: Certo. Quem era o responsável, em termos de chefia, em termos de organização do plano?

E5: A BHTRANS juntou com a Maria Caldas e com o Secretário na época, que era o Murilo Valadares, para transformar essas coisas do plano de 1996 em realidade. E eu não sei de quem

foi a decisão de transformar a mancha de PVP [Projetos Viários Prioritários] da lei de 1996 em estudo de traçado, mas eu sei que essa decisão se deu num alto nível de comando, na cadeia mais alta de comando. E aí, por algum motivo, o Murilo deu essa função para a Maria Caldas de coordenar o contrato, não à BHTRANS nem à SUDECAP. A Maria Caldas que na época tinha a SMURBE, que era a Secretaria Municipal de Política Urbana... que era um grupo pequeno, umas vinte pessoas, talvez menos, que eram arquitetos, e eu engenheiro. Eram na maioria arquitetos e engenheiros e uma economista trabalhando com Plano Diretor, com tudo que a cidade tinha de urbanismo. E era uma equipe totalmente nova e a gente ficou por conta de tornar o VIURBS realidade. Mas o responsável direto pelo contrato era a Maria Caldas. E o Murilo comandava o que ela estava fazendo, mas a responsabilidade era dela.

P: Certo.

E5: Então é isso, o responsável pelo contrato era a Maria Caldas, o Murilo Valadares supervisionava a Maria, porque ele era “chefe” dela, vamos dizer assim. Apesar de ela ser ligada diretamente ao Prefeito. E a Maria delegou ao Humberto Alvim a gestão do dia a dia do contrato. E aí o Humberto tinha uma equipe de alguns dois ou três engenheiros ou arquitetos que foram entrando no concurso, foram sendo chamados pelo concurso da Prefeitura de 2004, e depois posteriormente de 2008. Foram entrando esses arquitetos e esses engenheiros e eles foram assumindo funções à medida que era necessário.

P: Certo. Como você descreveria sua experiência profissional prévia, anteriormente aos trabalhos nesse plano? Você tinha feito algo similar ao VIURBS antes de trabalhar nele?

E5: Não, de forma nenhuma. Foi um dos meus primeiros grandes projetos de planejamento de verdade. Porque ficar acompanhando obra é bem diferente, comparado com a abertura [das vias sobre] o Arrudas, eu só fazia a ata e a gestão da reunião de obra. Que já é um trabalho gigante, porque eram entidades demais na reunião brigando o tempo todo. Em termos de experiência profissional eu tinha 2, 2 anos e meio de Prefeitura, eu tinha pouquíssimos anos de formado. Eu tinha formado em 2005, entrei na Prefeitura como engenheiro em meados de 2005, eu estava começando. Eu tinha pouca experiência, mas eu tinha muita vontade. Mas eu estava começando.

P: Ótimo. Nessa segunda pauta eu queria que a gente discutisse a respeito do momento de tomada de decisão para realizar a ação do VIURBS. Aqui na primeira pauta você já disse que você não sabe exatamente de onde partiu a decisão em termo de escala, você sabe que foi lá no primeiro escalão do Governo, mas você não sabe de quem partiu, ou melhor, o mais próximo que a gente chega disso é talvez a Maria Caldas e o Murilo. Para tentar levar à realidade o plano de 1996. E de certa forma está de pé até hoje a legislação de Belo Horizonte, para bem ou pra mal foi basicamente atualizada até os dias de hoje.

E5: Isso. Com a BHTRANS. De 1996 pra cá foram só atualizações mesmo. Em 2010, houve algumas mudanças críticas, mas enfim. A base é de 1996.

P: Conceitualmente a gente continua nela. Agora como você descreveria o momento político, administrativo na Prefeitura na época da tomada de decisão?

E5: Era um momento onde o dinheiro estava começando a entrar do Governo Federal, dinheiro do PAC [Plano de Aceleração do Crescimento] começou a aparecer e então era um momento de euforia. Porque o dinheiro começou a aparecer e o Brasil começou a crescer e de repente formou-se uma expectativa de que todos os projetos que tinham sido pensados até então desde os anos 1970, em todas as áreas, finalmente seriam realizados. Havia uma fé muito grande de que o Brasil não ia retornar mais a um estado de recessão nem problemas econômicos e que o dinheiro ia finalmente surgir e que nós íamos conseguir executar grandes obras de engenharia em todo o país. Então era um momento de muita euforia e acho que eu chutaria que um dos grandes motivos para o VIURBS ser feito foi justamente isso. A gente tinha as manchas de lei, mas elas não eram nada, elas eram só desenhos no papel. A gente precisava que elas fossem conceitos mais elaborados para conseguir começar a pedir dinheiro para a Caixa Econômica Federal e para os órgãos fomentadores, para fazer as obras. Eu acho que foi esse momento de euforia que a gente estava vivendo no início do PAC.

P: Isso elucidava muita coisa. Em termos de política, sobre a Prefeitura naquele momento, o Prefeito ou mesmo a relação do Prefeito com os demais órgãos da Prefeitura, as autarquias, do Prefeito com a BHTRANS e etc., você diria que o momento político, não apenas o momento

macro, do Governo Federal, PAC, mas localmente, você acha que isso contribuiu para situação?

E5: Muito. O Governo do Pimentel funcionava assim: ele ficava basicamente como porta voz e marketing. E dividia o poder entre três super Secretários. Era o Murilo Valadares, o Helvécio, e o outro cara eu não sei o nome. Eram esses três caras que na verdade comandavam as operações diárias da Prefeitura. O Pimentel só era informado das coisas e ficava gerenciando esses três caras. Ele pôs a Prefeitura na mão desses três caras. E o Murilo era um desses caras, e ele tinha autonomia total. Ele integrava não só a Secretaria de Obras, como a Secretaria de Planejamento Urbano, como a Secretaria de Regulação Urbana, como a Fiscalização, como todas as regionais, mas também controlava a SUDECAP, a SLU e o Meio Ambiente. Depois de um certo tempo, até o Meio Ambiente ele influenciava. Então era um momento em que havia uma unicidade muito grande de decisão.

P: A decisão estava bem centralizada.

E5: A decisão estava centralizada. A decisão que ele tomasse ele não tinha nem que pedir a autorização para o Prefeito. Na maioria das vezes, ele mesmo tomava a decisão e pronto. Então facilitava muito, a gestão dos planos era muito facilitada, porque se o Murilo falasse que tinha alguma coisa errada ou certa, ele falou e acabou. A gente não precisava procurar aprovação do Prefeito nem nada disso. E como ele controlava a BHTRANS e a SUDECAP, a gente na Secretaria de Política Urbana, a gente era meio que um grupo executivo dele lá, a gente tava numa situação muito confortável porque a gente tinha como pressionar tanto a BHTRANS quanto a SUDECAP na busca de solução.

E5: Quando eles divergiam, a gente tinha como acionar administrativamente os Presidentes ou as equipes e em última instância o Murilo tinha como pressionar os Presidentes das duas instituições a se resolver, porque na verdade eles eram da mesma equipe. Eles eram da equipe do Murilo, então o Murilo comandava os dois.

E5: Então era uma relação até de certa maneira doentia porque a gente era mais novo de Prefeitura, eles tinham lá seus quinze anos de Prefeitura e muitos se sentiam ressentidos,

porque a gente comandava mesmo. Se fosse necessário a gente passava por cima. Porque quando tinha alguma coisa que a gente não concordava, achava que não tinha sentido nenhum, que a BHTRANS exagerava ou que a SUDECAP exagerava, a gente conseguia segurar os dois. Então a gente tava numa posição de comando e era bem tranquila a tomada de decisão.

E5: A gente tomava a decisão dentro da equipe técnica ainda, era mais tranquilo ainda. Se a equipe técnica tomasse a decisão sobre um traçado por exemplo, essa decisão estava tomada. A gente não precisava conversar com o Murilo sobre o traçado, a não ser que o traçado fosse de relevância estratégica porque o cara tinha interesse, o Prefeito tinha interesse pessoal naquilo ou tinha algum empresário próximo ou tinha algum grande equipamento urbano que pudesse ser importante para a municipalidade, ou ia gerar muito imposto, ou ia gerar muita desapropriação. Então nesses casos, raríssimos casos, o Murilo se envolvia para ver o que estava acontecendo com os traçados. Mas fora isso, dentro da equipe a gente tinha autonomia bem grande para fazer as coisas. E no contexto político, mais ainda, porque o Murilo comandava todo mundo.

P: Com isso você acabou entrando dentro do tópico da terceira pauta, que é o contexto de realização daquele plano. A pauta é basicamente a seguinte: como você se sentia como técnico durante a execução do plano? O que eu quero dizer com isso: se haviam pressões políticas, pressões administrativas durante os trabalhos de execução, se tinham interferências externas, esse tipo de coisa. Pelo que você está me falando a tomada de decisão entre os técnicos era tranquila, porque vocês estavam em uma posição de domínio.

E5: A nossa maior briga era com a consultoria que a gente contratou. Esse era um dos problemas de contratar uma consultoria para fazer as coisas nesse nível, é que eles também eram amigos do prefeito, do Murilo, e eles tinham a visão de como fazer as coisas. O problema não era a administração da Prefeitura, era com a própria consultoria que a gente contratou. Porque a gente era a favor do transporte coletivo, a gente era a favor da bicicleta e quem foi contratado não era. E por uma questão de ideologia, eles não queriam inserir as calçadas mais generosas, eles não queriam colocar as ciclovias porque eles não acreditavam na ciclovia enquanto meio de deslocamento, eles não acreditavam em transporte coletivo.

E5: Para a consultoria em momento algum ia ter BRT em Belo Horizonte. Nós estamos falando aí antes da implantação do MOVE. Eles acreditavam que em momento algum seria implantado o MOVE em Belo Horizonte. Nunca ia sair do papel. Eles usavam essa filosofia na hora de fazer o projeto. Então o projeto assumiu um cunho muito rodoviário por causa disso. Então, nós não recebemos pressões externas para fazer o projeto mesmo porque muitas pessoas da Prefeitura não sabiam o que a gente estava fazendo.

E5: A nossa maior dificuldade foi com a própria consultoria, e a gente teve um trabalho muito grande com os outros órgãos da Prefeitura, a URBEL, o Grupo de Gestão de Drenagem Pluvial da SUDECAP, que era o DRURBS, e foi mudando de nome, mas tem sempre uma equipe na Prefeitura que cuida da gestão de drenagem pluvial. Era esse pessoal que a gente tentava articular pra conseguir fazer uma proposta viária que atendesse a todo mundo. Porque se a gente fizesse uma proposta viária que a gente pensasse só no planejamento urbano, só na SUDECAP, só na BHTRANS, no final ela ia ficar inexecutável, porque a gente ia acabar fechando córrego, a gente ia acabar passando em cima de APP, ia ser um problema muito grande pra Prefeitura depois conseguir resolver, então já tinha que vir azeitado. E isso era facilitado porque existia uma integração institucional muito forte na figura do Murilo. Então se a gente tivesse algum problema, o que nunca ocorreu, a gente subia pra ele.

P: Sim.

E5: Problema assim do tipo da gente brigar feio entre órgãos, e não tomar uma decisão. O que a gente fazia em casos dos cursos d'água era mais radical ainda. A gente pedia pro Grupo de Gestão Pluvial falar o que eles queriam. Com base no que eles queriam a gente fazia os traçados.

P: Entendi.

E5: Então se tem um traçado do VIURBS que está canalizado é porque o Grupo de Gestão de Drenagem falou que eles iam canalizar o córrego de qualquer maneira.

P: Entendi.

E5: Nós nunca passamos em cima de uma APP que o Meio Ambiente não tivesse dado um pitaco, falando assim: "Não, essa APP vocês não podem passar por cima". E por aí vai. Era sempre uma tentativa de casar todos os órgãos da Prefeitura, o que na época era fácil porque o Murilo estava tomando conta. Então era bem tranquila essa questão. Não sei se eu respondi tudo, se eu tenho que falar mais.

P: Não, é isso mesmo. A respeito da equipe e dinâmica de elaboração do plano. Como é que era organizar essa equipe? Sobre as tomadas de decisão, a gente até já discutiu aqui. O que eu estou querendo saber com isso é o seguinte.

E5: Você quer saber como é que era o dia a dia? De operações, como as pessoas funcionavam, quem que fazia o quê?

P: E também se a decisão era vertical, se tinha uma questão centralizada, ou se, por exemplo, imaginemos que eu fosse um técnico, eu conseguiria fazer minha opinião ser ouvida ali naquele processo, ou ficava uma coisa mais atropelada, ou a própria empresa contratada chegava ali comandando.

E5: Era assim, foi feita a licitação, aí havia alguns pontos definidos na licitação. Qual que era o primeiro passo: a consultoria fazia uma vistoria fotográfica. Tirava milhões de fotos. Depois, eles se debruçavam em cima do ponto que estava na licitação e viam qual era o conflito viário. Se era material chegando na coletora, se era via de trânsito rápido chegando na via de pedestres, quais eram os movimentos de circulação que deviam ser contemplados ali naquela situação. E aí eles elaboravam a primeira proposta com o primeiro relatório.

E5: Eles tinham que fazer um relatório que tinha o diagnóstico do local, diagnóstico físico, não físico territorial, mas físico viário do local, então eles tinham que falar quais vias existiam, onde elas passavam, para onde elas iam, tinha que ter também itinerário de ônibus. Qual era a inserção daquela via na regional, no bairro, na cidade e talvez na região metropolitana. Então tinha que ter um sumário no início falando o que era, do que se tratava e

o mais importante, tinha que ter resgate das grandes ligações do Plano Municipal de Classificação Viária. Então, eu tinha que falar se aquilo era parte do corredor da via 710, se era parte do corredor da via 210, se era parte do corredor da via 220, se era parte da ligação Barreiro-Venda Nova, se era a última ligação do município, se estava perto da bacia da Pampulha. Então tinha que ter esse diagnóstico da inserção do ponto e a consultoria fazia isso.

E5: Então eles começavam quando entregavam pra gente o pré-volume do VIURBS. A gente recebia um pré-volume, que era um volume temporário, e com base nesse volume a gente fazia nossa análise. Aí juntava o Humberto, eu, e mais dois técnicos, eram quatro pessoas no máximo, a gente juntava, lia o que tinha sido entregue, e aí a gente ia a campo com o relatório na mão. A gente fazia, sem eles, mais ou menos a mesma vistoria que eles tinham feito, pra gente não ser enviesado em momento algum, pra gente não sofrer alteração na nossa opinião. A gente abria o mapa. Todos os traçados eram abertos no capô do carro. A gente via o mapa, via a realidade, ficava lá quinze minutos pensando se aquilo que eles tinham proposto fazia sentido com a realidade ou não.

E5: A maioria das vezes não fazia sentido, porque ou eles colocavam muita desapropriação, ou eles colocavam muito dentro do córrego, ou eles não estavam nem aí, ou eles colocavam uma via de trinta metros num lugar que cabia quinze. Então, em todos os traçados, sem exceção, a gente fazia essa imersão. Depois a gente voltava pro escritório, a gente ponderava sobre nossas colocações, todo mundo tinha opção de falar o que tinha pensado, aí depois a gente fazia uma reunião com a BHTRANS, SUDECAP, consultoria, e nós. Aí a gente brigava muito a respeito do estudo de traçado que havia sido entregue. E a gente fazia as considerações, as considerações eram compiladas numa ata, essa ata era enviada para a consultoria e faz parte de cada relatório do VIURBS, que tem as considerações da análise de cada um dos traçados. Tanto que tem vários traçados que têm várias alternativas, a primeira alternativa, a segunda, a terceira. Porque a gente virava e falava "não, essa curva está muito grande, essa trincheira está muito exagerada, esse viaduto não faz sentido, essa solução é exagerada demais, coloca um semáforo aqui em cima ao invés de colocar um viaduto, a desapropriação está muito cara".

E5: Então, além de avaliar o trabalho deles, a gente tinha total oportunidade de colocar nossas

opiniões a respeito daquilo que estava acontecendo de forma técnica, obviamente. Claro que também aconteciam opiniões emocionais, era o mais comum também. Porque muita gente ficava assustado de ver um viaduto de trinta metros sendo construído no nada, no meio do córrego, ou ainda com fechamento do canal. Então todo mundo tinha opção e oportunidade de falar suas opiniões. Quando tinha algum problema grave na questão ambiental ou na questão urbanística, a gente consultava outras partes da Prefeitura. A gente consultava o Meio Ambiente.

E5: Outro trabalho que era feito também era que a consultoria tinha que pegar qualquer projeto que já tivesse sido feito para aquele ponto na Prefeitura, que estivesse arquivado na SUDECAP, e tinha que considerar todos aqueles projetos. Então se tivesse um projeto de 1985 da trincheira tinha que considerar esse projeto na hora de sugerir um traçado. Então eles também tinham que fazer esse resgate no arquivo da SUDECAP, a SUDECAP fez esse resgate nos arquivos dos projetos que existiam. Então tinha projeto de OP, de Orçamento Participativo, tinha projeto de outros contratos, tinha projeto que tinha contratado e não tinha sido executado, e por aí vai. Tinha de tudo. E a consultoria tinha que se manifestar tecnicamente a respeito desses projetos, se eles eram exequíveis, se eles não eram exequíveis, se não fazia sentido.

E5: Mas era sempre uma disputa no final porque a gente sempre queria puxar mais para o lado do transporte coletivo e não motorizado e eles sempre querendo puxar pro lado do automóvel. E a gente tinha discussões homéricas com eles. E uma das frases que eles usavam muito era que eles queriam fazer os projetos paulistas. Que, na cabeça deles, o projeto paulista é o projeto que respeita todos os movimentos em desnível e tem as faixas totalmente compatíveis, não tem redução de capacidade, todas as intercessões são em fluxo livre, não existe semáforo, as curvas tanto verticais quanto horizontais são generosas, para dar tempo do carro desacelerar e acelerar e geravam-se áreas residuais imensas. A gente falava "não, você não pode deixar essa área residual, isso é um absurdo. Depois o município não vai poder fazer nada com essa área residual, vai ficar uma área verde gigante na cidade e nós não temos o que fazer com elas". E eles falavam que isso era "mineirizar" o projeto. Porque nosso projeto era um projeto de mineiro porque a gente reduzia a capacidade, reduzia a função das intercessões e, de acordo com eles, era uma forma de emburrecer o projeto, era um projeto mais burro,

mais tacanho, mais provinciano.

E5: A gente não tinha ousadia para se julgar do jeito que eles achavam que a gente tinha que se julgar nos processos, para que os traçados fossem ousados e contemplar o que eles precisavam. Mas a gente debelava isso com força, a gente era jovem, a gente tinha cabeça e a gente era teimoso, a gente não aceitava o que eles falavam. Se a gente achasse que ia destruir muito um bairro, uma localidade, a gente falava "Não, nós não vamos fazer isso, nós não vamos aprovar isso". E teve mais de uma ocasião em que a gente bateu a perna e ganhou desses caras. Então, não acho que havia uma possibilidade, eu não lembro se havia uma situação onde um técnico falou e não foi ouvido dentro do processo de decisão, apesar da decisão final ser vertical de alguma maneira, porque tinha que passar no crivo final do responsável pelo contrato, da BHTRANS, mas era "um vertical" que tinha mais gente. Então, às vezes o Presidente da BHTRANS, ou alguém mais político, era envolvido, em raras ocasiões. Mas na maioria das vezes tinham várias pessoas que decidiam a respeito de uma coisa só, não era só uma pessoa dando as cartas.

P: Então, o VIURBS como ele existe hoje, como ele foi entregue, a gente já critica o rodoviarismo dele. Era pra ele ser ainda mais rodoviarista se dependesse da consultoria?

E5: Se não tivesse a nossa intervenção direta pra puxar para o transporte coletivo, eles não iam nem colocar canaletas de ônibus nas principais vias, na via 220, na via 710. A versão da via 710 que veio com canaletas de transporte coletivo foi a terceira versão.

P: Sim.

E5: Eles entregaram a primeira versão, a gente falou "Vocês têm que entregar a canaleta de transporte". Aí eles entregaram a segunda versão toda errada. Aí, a gente mandou corrigir de novo. Na terceira, eles entregaram a canaleta a contra gosto. Eles não queriam de maneira alguma colocar ciclovia nem pista exclusiva de ônibus. Era uma briga constante. E essa briga extrapolava para o Prefeito. Porque o Prefeito também não era um cara que acreditava muito em canaletas de transporte coletivo, nem o Murilo. O Murilo achava que transporte coletivo não tinha que ter pista exclusiva não. Era muito difícil conversar com esses caras nesse ponto.

Mas a gente foi vencendo por cansaço.

E5: Aí, na maioria dos traçados a gente conseguiu, nos que eram traçados de corredor de transporte, a gente conseguia colocar canaleta de transporte coletivo. Mas em outros a gente não conseguiu. Deixa eu ver se tem um exemplo claro aqui que a gente não conseguiu. Na maioria das vias do Barreiro a gente não conseguiu colocar, na via 20 do Barreiro, que liga praticamente a entrada com Ibirité até o BH Shopping, a gente não conseguiu colocar canaleta exclusiva de ônibus. Nenhuma das intercessões do Anel Rodoviário considera canaleta exclusiva de ônibus. Nas vias de bairro, a gente não conseguiu que nenhuma tivesse ciclovia. Foi muito difícil a conversa nesse ponto.

P: Ou seja, eu estou sentindo uma dicotomia muito grande entre a empresa contratada e os técnicos da Prefeitura. Além, é claro, que existe uma chancela dos tomadores de decisão também.

E5: Numa leitura maior dos acontecimentos, o que eu acho que aconteceu é que, depois da ditadura militar, houve um sucateamento técnico por causa da crítica à tecnocracia, houve um sucateamento técnico do planejamento de transporte e do planejamento viário nas Prefeituras do Brasil como um todo, e Belo Horizonte não foi exceção. E aqueles que tinham trabalhado nos anos 1970 e 1980 foram aposentados à força, foram despedidos, e o conhecimento deles não foi passado para frente. Então, em 1996, a gente já estava há 8 anos da Constituição, e depois em 2004, em que a gente já estava a quase 20 anos de Constituição Brasileira de 1988, era menos difícil para as pessoas admitirem que o que tinha sido feito nos anos 1970 tinha validade.

E5: Então o que acontece mesmo é que na época a gente já lamentava ter contratado uma empresa. Na época, a gente achava que, eu falava muito com o Humberto, eu falava "Humberto, esses caras estão recebendo sei lá, um milhão de reais pra fazer esse projeto. A gente podia fazer isso nas nossas horas de trabalho". Que demorasse cinco anos, mas era um produto da Prefeitura, do poder público. Não um produto de terceiros que a gente tinha que ficar brigando. Mas esse foi o modelo que eu entendo que a administração encontrou. Porque teria que fazer 19 concursos até colocar engenheiros de transporte suficientes para fazer um

projeto desses.

E5: Eu vejo dessa maneira. A situação foi tão grave que o poder público foi desequipado, os caras que trabalhavam nos anos 1970 e 1980 voltaram para dar consultoria no VIURBS em diversos aspectos. Vários dos caras do PLAMBEL, METROBEL, vira e mexe eles apareciam na reunião do VIURBS, para falar de alguma via que eles tinham feito, ou de algum projeto, porque não tinha jeito, a gente tinha que voltar a conversar com esses caras. Porque eles tinham sido demitidos e o conhecimento deles não tinha sido passado para frente. Para um dos pontos do VIURBS, que depois virou um pedaço de projeto executivo da Via 220, a gente teve que chamar de volta o projetista do túnel da Lagoinha, porque o pessoal não sabia mais como projetar um túnel. Não tinha mais como projetar um túnel, não tinha ninguém mais que soubesse isso. Então, o fim da ditadura militar levou ao sucateamento das equipes técnicas das Prefeituras. Porque eles renegavam tudo o que era da ditadura, com razão, eu não vou negar ninguém, mas nesse caso foi um erro. Porque a gente ficou sem qualificação técnica para poder fazer um projeto dessa capacidade no município.

P: Certo. Na próxima pauta, eu queria falar sobre exequibilidade do plano e efetivação do plano. Como você descreveria a efetivação desse plano, pensando no VIURBS. Se ele foi pouco efetivado, muito efetivado, ignorado, engavetado. Como você descreveria?

E5: Eu acho que ele foi pouco efetivado, mais por uma questão econômica do que uma questão necessariamente política. Porque quando o PAC começou a explodir, os projetos começaram a ser feitos na ordem que o plano determinou, basicamente. Na época em que o VIURBS estava sendo feito, uma das coisas que o VIURBS ia tratar era a Av. Cristiano Machado e a Av. Antônio Carlos.

P: Certo.

E5: Isso era líquido e certo. Mas aí apareceu muito dinheiro. Aí o pessoal resolveu fazer a obra da Antônio Carlos e da Cristiano Machado sem dialogar com os outros pontos do VIURBS, porque não ia dar tempo. O VIURBS ia ser entregue depois da janela de oportunidade que o Governo Municipal tinha para pegar dinheiro do Governo Federal. Então

o Governo Municipal resolveu fazer a obra de uma vez. E aí nós não fomos consultados para as obras da Antônio Carlos e da Cristiano Machado. A Linha Verde foi feita e a gente nem viu como eles fizeram os projetos e decidiram as diretrizes. O dinheiro apareceu e eles fizeram contrato com o Governo do Estado e fizeram as obras da Linha Verde de qualquer maneira. A Antônio Carlos foi mais ou menos do mesmo jeito. Foram aparecendo recursos e eles foram fazendo as obras, enquanto o VIURBS estava sendo feito. Porque não deu tempo de terminar o VIURBS a tempo de manter essa janela de oportunidade com o Governo Federal aberta.

E5: Então enquanto o VIURBS estava sendo feito, aconteceram essas duas grandes obras no município, da Antônio Carlos e da Cristiano Machado, e ao mesmo tempo a gente elencou a prioridade das intercessões do VIURBS que deveriam ser feitas. E tão logo a gente conseguiu o dinheiro, tão logo essas obras da Antônio Carlos e da Cristiano Machado começaram a encerrar, ainda tinha dinheiro, a Prefeitura começou a pedir o dinheiro para as obras exatamente do jeito que a gente tinha elencado, com a matriz de prioridade do jeito que a gente tinha feito, multicriterial, com todos os órgãos da Prefeitura. Então, ele foi seguido no início, quando tinha dinheiro, aí quando o dinheiro sumiu o projeto parou. Ele foi de pouca efetividade porque acabou o dinheiro. No meu entendimento, se o dinheiro voltar, o que talvez não aconteça, essas intercessões vão ser tratadas novamente, e eles vão partir do ponto do VIURBS onde parou.

E5: Porque o estudo que tem é esse. Muitas das intercessões do município só têm esses estudos, essas diretrizes, que são por sua vez consequências dos estudos dos anos 1970 que definiram quais eram os corredores mais importantes da cidade, uma vez que a cidade era concêntrica. Como a cidade não deixou de ser concêntrica, como a cidade não deixou de ser o que ela é, como a expansão urbana foi desordenada, então os planos dos anos 1970 continuam valendo. Então, os corredores ainda precisam ser implantados, ainda há deficiência na malha viária, e com certeza eles vão aproveitar os mesmos planos na hora que voltar o dinheiro. Então, eu considero que o VIURBS como um todo está paralisado esperando recursos. Quando os recursos aparecerem, eles serão feitos. Eu não acho que isso é fé, eu acho que isso é uma certeza porque ele repercute muito na cabeça das pessoas e toda vez que tem uma mudança de governo, esse projeto volta e continua indo. Acho que ele vai ter uma vida longa, apesar de segmentado.

P: Talvez até em outra roupagem ou até em outro plano mesmo.

E5: Eu entendo que a situação atual indica que vai haver uma mudança grande no estudo do VIURBS para eliminar várias interseções que a administração atual julga desnecessárias, mesmo por causa da condição político, social e econômica do país. Eu não sei se é uma boa estratégia, porque em muitos casos de análise do VIURBS, havia deficiência de compatibilidade da malha rodoviária com a malha viária da cidade. Por causa de crescimento desordenado. Você não consegue resolver muitas dessas interseções com semáforo, porque você tem duas cidades acontecendo ali, você tem a cidade informal, rodovias acontecendo, deslocamento de tráfego de passagem interurbano, municipal, metropolitano, estadual, federal acontecendo, como no caso da via 040, do Anel Rodoviário, da 381. Interferências desses deslocamentos de tráfego de carga brasileira com interferências de passarela, ocupação desordenada. Então você não resolve isso com mais timidez. Você tem que tentar isolar cada vez mais a via de tráfego rápido do cotidiano das pessoas para elas conseguirem viver na cidade.

P: Certo.

E5: Mas no panorama atual, nesse momento eu acredito que vai ter um grande engavetamento de uma parte do VIURBS e algumas das intercessões vão ser transformadas em algo menos agressivo ao meio ambiente no tocante à interferência com o tecido urbano, desapropriação e mesmo caráter das intercessões. Vai ser uma coisa mais voltada para pedestre, para fluxo baixo. Eu gostaria de dizer que elas vão ser voltadas para o transporte coletivo, mas eu não consigo ver o poder público atuando de maneira contundente para colocar vias exclusivas de transporte coletivo em todas as vias arteriais e coletoras de Belo Horizonte.

E5: Você tem o MOVE, o MOVE foi bem sucedido nos pontos que foram implantados, mas eu não vejo nenhuma iniciativa da prefeitura ou da BHTRANS para continuar expandindo o MOVE, talvez pela falta de dinheiro além do que já foi expandido. E eu também estou vendo uma grande incapacidade de quem está mandando na Prefeitura hoje, tanto na BHTRANS quanto na SUDECAP, de aceitar que o MOVE aconteceu e agora nós temos que planejar

nossa cidade em função dele. Então eu pessoalmente acho que o VIURBS tinha que ser voltado para o transporte coletivo desde o início. Desde 2006, eu falava para fazer isso só para transporte coletivo, túnel só para transporte coletivo e era sempre massacrado nas reuniões com a casta mais alta da Prefeitura, porque eles queriam fazer os negócios para o automóvel porque o automóvel é que dá voto.

E5: Então é muito complicado esse tipo de coisa. Mas eu não sei até que ponto o VIURBS vai ser executado no futuro. É muito difícil com a situação política instável do país. Se um governo mais tecnocrata assumir, talvez seja executado de maneira mais agressiva. Se a gente continuar numa crise talvez ele fique parado por 20 anos. O custo de desapropriação fica mais alto, o que inviabiliza muitos pontos do VIURBS, talvez tenham que ser modificados por causa da desapropriação mesmo, porque a desapropriação está ficando inviável de ser paga, e são recursos aviltantes, dinheiro demais das pessoas e os benefícios não são muito tangíveis. Ou eles vão pensar em outro modelo de reassentamento das pessoas para que as vias passem, talvez o reajuste de terrenos seja uma opção, ou pela ação urbana. Ou essas intercessões vão ser muito modificadas em alguns pontos, porque não tem mais como indenizar as pessoas de acordo com a Constituição de 1988. Não que não seja justo, é extremamente justo, só quero dizer que do ponto de vista da obra pública viária numa cidade consolidada como Belo Horizonte, você tem que remover famílias, e removendo famílias você tem que pagar muito dinheiro. Complicado.

P: Tentando transportar sua mente para a época de execução do VIURBS, naquele momento político, econômico, social. Durante os trabalhos do plano você acreditava que existia uma perspectiva de executar essas propostas?

E5: Com certeza. A euforia era tão grande que a questão era quando eles iam executar, não era nem como. Nessa época eles fizeram o primeiro Plano de Mobilidade, e já tinha um cenário com o VIURBS todo executado. Inclusive na época o Marcelo Cintra foi bem comedido porque o município considerava que todas as intercessões seriam feitas até o próximo mandato. No programa de governo do Marcio Lacerda, que sucedeu o Pimentel, estava escrito que ele ia executar todos os cento e cinquenta e tantos pontos do VIURBS. E o mais bizarro disso tudo é que o mercado estava aquecido e havia sim indícios de que o Anel

Rodoviário ia ser totalmente modificado, que ia executar uns 30 ou 40 pontos do VIURBS, e que nós íamos conseguir desfavelizar a cidade toda, e que todos os Vila Viva seriam executados e que a gente ia conseguir fazer todas as obras necessárias para o município. O pessoal do alto escalão não achava que ia faltar dinheiro. A preocupação deles era quando, não era o como. Hoje a preocupação voltou a ser o como, como quando eu entrei na Prefeitura. Voltou a ser como vamos executar isso sendo que o país está no buraco, de novo. E antigamente, na época do VIURBS em 2006, 2007, 2008, era o quando.

P: Fantástico. Agora nós entramos na última pauta, para a gente pensar em repercussão e desdobramentos. Eu fiz essa mesma pergunta para o pessoal do plano da METROBEL. Eles já estão numa perspectiva completamente diferente, porque os planos em que eles trabalharam têm 40, 43, 45 anos de idade. Então, quando a gente pensa nos diversos anos de Belo Horizonte entre aquela época em que eles trabalhavam no EME, MOMTI e etc., e a capital hoje, é claro que a perspectiva é um pouco diferente. O VIURBS é o contrário desses planos, apesar de você tê-lo descrito como paralisado, não existe nada legal ou institucional que a gente possa dizer que ele não é corrente. Ou seja, ele é um estudo que não é legado, é um plano que está vivo dentro da administração. De uma forma ou de outra na nossa práxis técnica, o VIURBS é consultado, é uma referência, ainda que exista uma série de críticas vindas de todos os lados – sua, minha e de todos nós, da sociedade, de outros setores técnicos e etc., ao formato dos estudos traçados ou à solução adotada e tal – ele ainda é a referência. Como você mesmo disse, ele é o que tem. Ou seja, não tem como escapar disso.

E5: Sim, é o que tem. Ou você parte dele ou você ignora e faz de novo, o que pra muitas pessoas é um desperdício de dinheiro público, para começar. Ou você pega o que existe e modifica radicalmente, ou você diminui e aumenta de acordo com o que você achar que tem que ser feito. Ou você faz em outro lugar. Ao invés de pegar a intercessão que foi estudada no VIURBS, eles pegam uma outra e fazem de outro jeito a intercessão.

P: Ainda é possível, por exemplo, os estudos de traçado são pra resolver um problema, imaginemos que a gente resolva o problema de outra forma que não fosse uma obra, seja uma intervenção.

E5: O próprio VIURBS prevê essa possibilidade, que é a mancha de Projetos Viários Prioritários, ela prevê essa prioridade. A mancha de PVP fala, no artigo 44-A, que ela vai permanecer restringindo o coeficiente de aproveitamento dos lotes até que o projeto viário seja executado. Ela não explica qual, o VIURBS é uma fonte, um estudo. Os estudos do PLAMBEL, METROBEL, de 40 anos atrás, são um estudo, e quando você tem a forma de apropriação desses estudos, nos meus 14 anos de Prefeitura de Belo Horizonte, eu já me deparei com vários estudos na Prefeitura antigos que foram feitos, já li vários arquivos. E a forma como a gente abordar esses estudos antigos, não o VIURBS porque ele ainda não é um estudo legado, como você disse, ele é um estudo referência, mas mesmo os estudos legados, a gente aborda da forma seguinte: “isso aqui é uma referência técnica, vamos ler e vamos produzir em cima disso aqui”.

E5: Muito antes da Prefeitura fechar o Ribeirão do Arrudas, com a Maria Caldas em 2005, foi minha primeira atribuição, minha primeira tarefa, foi pegar uma caixa arquivo com o projeto do Boulevard Arrudas do Álvaro Ardi, que tinha dos anos 1990, que era um projeto do Arrudas no bairro Santa Efigênia. Ele começava na Contorno e ia pela Andradas até quase o município de Sabará. E esse projeto era um projeto paisagístico, era um conceito paisagístico e urbanístico para o Ribeirão do Arrudas no trecho em que ele é mais aberto. E a ideia da Maria Caldas era levantar o que havia sido feito do Arrudas até então, para ela poder incorporar nos estudos do Boulevard Arrudas.

E5: No caso do PLAMBEL e do METROBEL é mais difícil, porque nós não temos esses arquivos no município. Porque não foram feitos no município. Mas todo projeto que o município faz acaba entrando no arquivo, e sempre, quando o dinheiro aparece, sempre alguém lembra do projeto e a gente sempre acaba pegando o projeto e acaba partindo dele para propor uma solução. É muito difícil ver uma situação no município onde uma pessoa fez, sabendo que existia um projeto, fez um projeto totalmente diferente para aquele local.

P: Sim.

E5: Como já há um projeto a prefeitura respeita. Mesmo porque é loucura, um país onde as coisas já são tão escassas, você ter uma propriedade intelectual que foi feita com muita

dificuldade e você vai lá e descarta a propriedade intelectual como se fosse lixo. Só se a pessoa tem um problema político muito grave com a prefeitura de Belo Horizonte, ou é um profissional que se queimou. Ou acontece o que aconteceu no PLAMBEL e METROBEL que foi uma mudança fulcral na administração brasileira em todos os aspectos, mudou a democracia brasileira. Antes não tinha a democracia, apareceu uma democracia de sufrágio universal que a gente não tinha desde quando? Por causa disso, você tem uma mudança muito grande, um turbilhão muito grande no que estava acontecendo. Por isso que eu acho que esses estudos ficaram engavetados um tempo também. A mudança política foi muito grande para que eles continuassem valendo.

E5: Mas eu não sei, eu falo isso com muita proximidade da causa. Daqui a 20 anos quando eu estiver mais velho, eu não sei se a gente vai continuar a usar o VIURBS na nossa práxis, se ele vai ser sido substituído por outra coisa. A minha expectativa é que ele seja substituído por outra coisa para ele continuar vivo, para que o trabalho não se perca. Não porque eu tenho ciúmes do meu trabalho, mas porque foi dinheiro público gasto ali. Então que não se descarte o dinheiro público, que o dinheiro público seja aproveitado para alguma coisa. Por que alguém se debruçou, alguém pensou sobre aquilo e pode ser útil para alguém, como todo conhecimento consolidado. Você tem um livro de biologia no segundo grau, esse livro de biologia é a base para outros livros de biologia conforme a ciência vai atualizando, o livro vai atualizando. Eu penso dessa maneira.

P: Certo. Ainda pensando na efetivação e no legado do plano, porque para você essa pergunta está muito próxima, ela é um desdobramento diferente daquela feita para o pessoal do PLAMBEL e METROBEL. O órgão deles não existe mais, eles não mais trabalham na administração pública, uma situação diferente. Como você se sente hoje a respeito do legado do VIURBS para a cidade? Você acha que ele trouxe alguma coisa que alterou a realidade da cidade ou mesmo algo que devia ser feito nele mudaria radicalmente o panorama, seria imprescindível para a cidade hoje e não foi feito? Como que você se sente a respeito do legado do VIURBS?

E5: É interessante, eu não sei se eu consigo, eu não sou estudioso igual todos esses caras que você entrevistou não, eu não consigo separar uma propriedade intelectual feita por nós do

contexto atual e do contexto futuro social e político. Eu não sei se a gente tem como avaliar o legado separado do contexto, porque quando o contexto muda, a apropriação das coisas muda. Pode ter situação onde o plano vale muito, e pode ter situação onde ele não vale nada, de acordo com o governo, é difícil dizer.

E5: No caso do VIURBS, o que podia ser feito e não foi feito e pode mudar a cidade para melhor são as intercessões com o Anel Rodoviário, porque você tem uma via de tráfego rápido que, falando de maneira técnica, uma via de tráfego rápido que virou uma via urbana rasgando a cidade e que não tem uma gestão, em que as pessoas continuam morrendo atropeladas, e tem um monte de problemas. Outra coisa que o VIURBS podia ter trazido na implantação, não foi feito uma ligação Norte Sul sem passar pelo Centro, que é muito importante. As vias transversais paralelas à Contorno, a via 710, a via 540, são vias paralelas à Contorno que seriam formadas mais ao Norte e poderiam melhorar a conexão e diminuir a centralização da cidade. Se hoje eu quiser ir para o ponto Leste ou Oeste do município ou eu pego o Anel Rodoviário, ou eu vou até o Centro e volto para o bairro do Oeste. Ou eu pego o Anel Rodoviário ou eu desço até o Centro e vou para o bairro do Leste. Não tem muita transversalidade.

P: Quais eram essas vias paralelas que existiriam?

E5: Você tem a Avenida do Contorno, que já existe, aí você tem o Anel Intermediário que é a via 710, ela é uma via paralela à Contorno que fica entre a Contorno e o Anel Rodoviário. Depois do Anel Rodoviário você teria a via 540, que era a via do Isidoro, mas ela desdobra em várias outras pequenas vias na Regional Nordeste, na Regional Venda Nova, na Regional Pampulha, que seriam vias transversais ao centro, paralelas à Contorno, latitudinal.

E5: Nós temos que levar em consideração o momento político econômico. Você teve um aumento da frota de veículos com a estabilidade monetária. E todo mundo começou a comprar carro, aí de repente o pessoal começou a ficar desesperado. A cidade vai parar em cinco anos, eu lembro de estudos em 2010 falando que Belo Horizonte ia congelar em cinco anos. O trânsito ia congelar em cinco anos. Nós estamos em 2018 e o trânsito não congelou. Porque você tem aumento do combustível, você tem momento político desfavorável à compra de

carros. Pessoas que compraram carro estão vendendo e comprando moto, ou voltando para o transporte coletivo. Esses estudos não foram feitos, mas para quem circula na cidade de carro é notório que ao invés de aumentar o volume de carro ano a ano acho que esse ano vai ter um decréscimo. Porque nós temos tempo, nós estamos tendo menos engarrafamento, porque o combustível está tão alto e o comprometimento financeiro das pessoas ficou tão grave que houve uma retração no mercado. As montadoras sentiram a retração no mercado. Então houve uma redução na frota, eu não sei dizer de quanto foi a redução da frota. No final das contas as obras de sistemas viárias atendem a veículos motorizados. Se não existem veículos motorizados não precisa de obras no sistema viário, porque o sistema vai atender.

E5: A questão é como isso vai afetar se houver uma nova retomada no crescimento econômico do Brasil. Eu não sei como vai ficar essa questão. Mas esse legado de estudo das interseções da malha viária do município, estando paralisado, está fazendo diferença para as pessoas? Não. Ele poderia ficar se o momento econômico político atual permanecer, então você pode deixar o fluxo paralisado por 10 anos, porque o pessoal está parando de comprar carro de novo.

E5: Um grande ponto de inflexão para o estudo do VIURBS foi a implantação do MOVE. Quando a gente fez o VIURBS, a gente tinha muita dificuldade com canaleta de ônibus no município. Quando eles estavam fazendo a duplicação da Antônio Carlos, eu pessoalmente lutei muito para que a canaleta já previsse a implantação de estações na esquerda. E a consultoria do VIURBS tinha brigas homéricas com a gente porque o município de Belo Horizonte jamais implantaria o BRT. E isso o consultor falava categoricamente, que Belo Horizonte jamais implantaria o BRT. Tanto que o Pimentel construiu a canaleta da Antônio Carlos com a drenagem no centro, considerando que os pontos sempre seriam à direita. Quando o Marcio Lacerda assumiu foi visto de forma bem clara que a gente devia troncalizar o transporte coletivo por BRT e aí ele quebrou a Antônio Carlos que tinha acabado de ser feita e o BRT foi feito. E pela primeira vez você tem um sistema de transporte coletivo de qualidade e pela primeira vez eu como usuário do BRT hoje eu sinto que meu transporte coletivo melhorou ao invés de piorar. Porque desde 1998 nós fomos piorando, porque aumentava a frota e o transporte coletivo piorava em todos os seus parâmetros.

E5: Agora o problema que nós temos é mais o custo da passagem, é a questão do empobrecimento da população, mas não é um problema mais da qualidade, do direcionamento a seguir. Naquela época, havia uma preocupação muito grande se o BRT ia ou não funcionar, se fazia ou não sentido, se a gente devia ou não expandir o Metrô. Havia momentos políticos em que o pessoal queria só expandir o Metrô, havia momento político em que queria só ônibus, havia momento político que os caras ficavam só brigando, Metrô contra ônibus. Mas o MOVE saiu e provou para as pessoas que é possível fazer um transporte coletivo de qualidade sem ter que fazer um Metrô de 660 milhões de dólares. Então eu acho que à luz dessa intervenção do MOVE, pode ser que o VIURBS tenha um destino diferente também, então depende do contexto político. É difícil dizer sobre o legado de uma coisa que ainda está em andamento.

P: Bem pensado.

E5: Difícil dizer. Para mim o VIURBS ainda está em andamento, ele foi executado e ninguém abandonou.

P: Houve planos na história que simplesmente perderam a validade.

E5: Eu acredito que é claro que tem que haver isso, porque senão a gente não teria feito o VIURBS. Se esses planos – MOMTI, PACOTT, TRANSMETRO – não tivessem sido engavetados, não teria sido feito isso. Eu lembro de ter lido uma história de que o PACE de 1980 foi feito contrapondo algumas coisas do PLAMBEL e absorvendo algumas coisas do plano do PLAMBEL. Então é complicado. Você pode dizer que o PACE teve um legado político. Você pode dizer que o PLAMBEL teve um legado político. Porque a gente não sabe nem onde eles ficam armazenados. Eu nunca vi esses planos na minha frente. Eu vi em apresentações do PLAMBEL. Dizem que fica na Fundação João Pinheiro, mas a gente nem sabe.

E5: Um problema que o VIURBS enfrenta para o legado dele é a transparência. Os agentes políticos não parecem muito preocupados em veicular o plano para as pessoas. Isso eu acho um problema grave. Eles alegam que é um problema de especulação imobiliária. Todo tipo de

problemas políticos podem acontecer se você de repente começa a falar com as pessoas que aquilo vai ocorrer daquela maneira. Eu já penso que é mais uma forma do político, do oligarco-político ter controle sobre aquilo que ele vai mandar na campanha dele: “Eu tenho esse projeto aqui, mas eu vou favorecer o meu curral eleitoral em tal ponto”, aí ele faz uma intervenção que não tem nada a ver com o VIURBS para favorecer o curral eleitoral dele.

E5: Então, de uma certa maneira é até importante que exista a mancha de PVP, para as pessoas se lembrarem todos os dias de que existe o VIURBS, de que o VIURBS foi feito, e até uma alternativa válida para permitir o legado de todos esses planos viários será transformá-los em leis, de alguma maneira. Transformá-los em leis, transformá-los em zoneamento, transformá-los em políticas. Para que o papel não fique amarelado pelo tempo, para que ele vire alguma coisa, para que as pessoas possam consultá-lo. É igual uma peça de teatro. De que adianta uma peça de teatro se não tem ninguém para encenar? Se não tem nenhum diretor, nenhum ator, ninguém preocupado em trazer aquilo para o público, a peça se perde. Os livros são assim também, se não tem ninguém para ler o livro, o livro se perde. As pessoas ignoram. Quantos livros são assim, quantos escritores de best sellers viraram pó porque ninguém quer ler o que eles fizeram? O conhecimento científico tem isso, se simplesmente abandona uma coisa e não lê, ela deixa de ser verdade.

P: Muito bom, Lucas, essa foi a última pauta. Só dois tópicos especiais para discussão. Um esclarecimento: VIURBS versus MOVE. O MOVE é certamente um grande impacto, talvez uma das coisas mais impactantes no transporte de pessoas. Talvez a maior desde o PROBUS. Desde o PROBUS a lógica era basicamente a mesma e a lógica mudou radicalmente da noite para o dia com o MOVE. O VIURBS não considerava o MOVE.

E5: O MOVE não existia na época, porque não existia vontade política de fazer BRT em Belo Horizonte, o Pimentel não queria, mas o Márcio Lacerda quis. O Pimentel não queria fazer BRT em Belo Horizonte, nunca quis. O Murilo não queria. O Murilo estava preocupado com o Vila Viva. Como o Murilo era um cara só, que tinha que mandar em tudo e ele tinha tudo sob controle, a questão que tocava na cabeça dele o tempo todo é o que ele ia fazer com os favelados. Então ele soltou essa frase diversas vezes, ele dizia que em algum momento na nossa história o ir e vir ia ser mais importante do que o morar. O morar das pessoas ia ser

menos importante do que ir e vir, mas que esse momento não tinha chegado, e que o morar das pessoas era mais importante. Então ele tomava conta da habitação.

E5: Agora com relação à interferência do MOVE no VIURBS, eu acredito que eles podem se complementar, as intervenções do VIURBS podem ser todas adaptadas para o BRT. Todas elas sem exceção. Essa é a expectativa. Nós fizemos até o projeto do Anel, ele adapta algumas das intercessões do VIURBS para o BRT no Anel Rodoviário, para a perspectiva do BRT. Todas elas podem ser transformadas em intercessão para transporte coletivo. No final das contas é tudo asfalto, só tem que fazer algumas adaptações. Se elas forem feitas apenas para o MOVE, elas ficam mais baratas ainda. Eu acho que é um potencial.

P: Essa foi a primeira. A outra pergunta que eu tenho para fazer é: e as intervenções que foram feitas no mesmo período ou posteriormente, que não estão no VIURBS, não estão previstas no PLANMOB, não estão previstas no Plano Diretor e ainda assim foram feitas, a despeito de existirem instâncias que levantam e priorizam as intervenções? A gente se lembra dos viadutos da Av. Pedro I, que foram feitos e não estavam previstos dentro do planejamento estratégico, mas mesmo assim “furaram a fila” da execução. A que você atribui isso?

E5: Eu penso às vezes... no meu entendimento é canalhice política. Não tem outra explicação. Porque o Plano está lá para todo mundo ver, tem gente falando que o Plano existe por puro capricho. É capricho. Pontos que não foram estudados. O Viaduto Itamar Franco nunca foi estudado pelo VIURBS daquele jeito. A proposta era outra. A proposta era derrubar os dois viadutos da linha ferroviária e fazer um novo para manter o vão da Av. do Contorno, da Av. dos Andradas para 35 metros, para poder tirar o congestionamento. Só que o cara foi para São Paulo, achou o viaduto estaiado bonito e resolveu fazer o viaduto Itamar Franco na Via Expressa. Que pra mim é um despropósito, porque de repente você chega com uma ideia dessa e não tem conselho de patrimônio que impeça de fazer diferente. O cara vai lá e faz uma porcaria. É um capricho.

E5: Eu não tenho muita explicação, principalmente quando você prova com números. Foram feitas simulações para o VIURBS. O negócio não é brincadeira. Nós fizemos simulações com vários cenários e tem matemática por trás. Tem engenharia por trás. Tem o movimento do

Orçamento Participativo também. A população às vezes tem demandas mais urgentes do que nós técnicos possamos imaginar. Então o cara às vezes só quer uma ponte para ligar o bairro dele por cima do Ribeirão do Onça, quer uma ponte para passar por cima do Arrudas, quer um viaduto para ligar do outro lado da rua, para ele não ter mais que ficar 45 minutos em um semáforo. E essas coisas às vezes passam despercebidas por um grupo técnico de uma cidade de 3 milhões de habitantes. Então é complicado.