

REGULAMENTAÇÃO DO TRANSPORTE CLANDESTINO EM BELO HORIZONTE: O CAOS APONTANDO ALTERNATIVAS

Leandro Cardoso

Departamento de Geografia do Instituto de Geociências
Universidade Federal de Minas Gerais

RESUMO

Os problemas relacionados à mobilidade intra-urbana nas cidades brasileiras têm se tornado cada vez mais frequentes. Agravados também pelo avanço de modalidades clandestinas de transporte, tais precariedades se constituem em grandes desafios para os planejadores de transportes. A regulamentação do transporte informal, embora necessária, nem sempre garante a minimização destes problemas, caso as potencialidades próprias da atividade clandestina, em geral, realizada por veículos de menor porte, não sejam bem aproveitadas. Nesse sentido, a criação do Serviço Público de Transporte Coletivo Suplementar de Passageiros (STSP) em Belo Horizonte, regulamentado com a função de coibir o transporte clandestino, não representou uma melhoria efetiva em termos de circulação da população. Com base nessas afirmações, este ensaio tem como objetivo apresentar uma estrutura de procedimentos que viabilizem a implantação de um sistema de transporte seletivo de passageiros na capital mineira, que, ao reunir algumas das características positivas peculiares ao transporte informal, representaria uma alternativa de proporcionar aos usuários o acesso a um sistema de transporte de qualidade, adaptado a públicos e necessidades específicos, com vistas à atração de usuários cativos do transporte individual.

ABSTRACT

The problems related to urban transport in the cities of Brazil became more and more frequent. It is also by increase of unofficial transport, appointing big challenge for the planners in transport. The regulation of illegal transport, even necessary, not all the time, minimizes these problems, if the positive aspects of illegal activity, in general, realized by minibuses, are not well utilized. Therefore, the creation of Serviço Público de Transporte Coletivo Suplementar de Passageiros (STSP) in Belo Horizonte, regulated with the function to inhibit the unofficial transport, did not represent an improvement in terms of circulation of passengers. Based in these affirmations, this work has with objective to present a structure of procedures to implant a system of selective transport of passengers in the capital of Minas Gerais, taking some positive characteristics of unofficial transport, could represent an alternative to give the users an access to a better quality of transport, adapted to specific necessities, to attract to public transport the users of automobiles.

1. INTRODUÇÃO

O advento dos sistemas de transporte coletivo em Belo Horizonte confunde-se com o próprio processo de estruturação da cidade a partir de fins do século XIX. Entretanto, a partir de uma breve análise histórica, pode-se observar que este importante benefício social, fundamental à manutenção, desenvolvimento e dinâmica da cidade, foi sempre alvo de conflitos no tocante à sua exploração e acesso.

Em geral, condições inadequadas de mobilidade intra-urbana são resultantes da (in)capacidade de intervenção do Poder Público frente ao processo de urbanização. Nesse contexto, Belo Horizonte, que apresentou um crescimento urbano acelerado, principalmente a partir dos anos 50, em comunhão com os diversos momentos do planejamento urbano brasileiro – o qual preteriu o transporte público enquanto uma questão central e estratégica –, reproduziu, em boa medida, problemas comuns às grandes cidades do país. Precariedades relacionadas à oferta e à qualidade dos serviços de transporte, sejam prestados pelo Poder Público ou mesmo pela iniciativa privada, estiveram sempre presentes na trajetória da capital mineira, comprometendo não somente a qualidade de vida das pessoas – sobretudo aquelas de menor renda –, mas também as diversas atividades econômicas e sociais, indispensáveis ao funcionamento da cidade (Cardoso, 2003a).

Em meio aos conflitos evidenciados nas relações que envolvem o transporte público em Belo Horizonte, sobressaem três atores, todos revestidos de contradições e ambigüidades, a saber: 1) o *Poder Público*, forte pela possibilidade de estabelecer normas e regulamentos para o setor de transporte, mas também frágil por ter que administrar e atender a interesses diversos; 2) os *usuários*, fortalecidos pelo poder de mobilização, reivindicação e pressão política que encerram, porém fragilizados enquanto reféns do sistema de transporte regular, seja ele de boa ou má qualidade; 3) e a *iniciativa privada*, que pode ainda ser subdividida em dois estratos diferenciados: 3.1) a *regulamentada*, que atende aos requisitos definidos pelo Poder Concedente para a exploração do transporte público, podendo, dessa forma, ter suas atividades – não raro, bastante rentáveis – fiscalizadas; 3.2) e a *desregulamentada*, que pratica uma concorrência desleal com os sistemas regulares, estabelecendo-se pelo aproveitamento das suas precariedades.

Nesse cenário conflituoso, merece destaque o transporte desregulamentado, vertente ilegal da iniciativa privada. Também conhecido como transporte clandestino, informal ou alternativo, protagonizou em Belo Horizonte dois momentos de grande impacto negativo sobre o sistema de transporte regular, primeiramente, auxiliando no processo de derrocada dos bondes elétricos e, recentemente, através de uma proliferação indiscriminada de veículos clandestinos.

2. SERVIÇO SUPLEMENTAR: UM NOVO PROBLEMA

Atuando de forma mais intensa a partir do início dos anos 90, os clandestinos foram responsáveis pelo período de maior conflito na história dos transportes na cidade, atraindo atenções de toda a sociedade belo-horizontina, dividida entre os aspectos positivos e negativos da atividade. Sendo assim, enquanto uma parcela significativa dos usuários cativos do sistema convencional era seduzida pela agilidade, rapidez, flexibilidade dos percursos e conforto desse “novo” modal de transporte, o Poder Público, pressionado pelas empresas subconcessionárias do transporte – que acumulavam perdas – buscava alternativas para conter o avanço da informalidade, numa tentativa de evitar o estabelecimento de um círculo vicioso que resultasse em um colapso total dos transportes públicos na capital mineira, a exemplo do que ocorrera em outras grandes cidades, como as latino-americanas Santiago, Lima, Caracas e Cidade do México.

Nesse sentido, seguindo tendências recentes, a Prefeitura Municipal de Belo Horizonte, através da BHTRANS (Empresa de Transportes e Trânsito de Belo Horizonte), optou corretamente pela regulamentação sistematizada do transporte informal, criando, em março de 2001, o Serviço Público de Transporte Coletivo Suplementar de Passageiros (STSP) através de processo licitatório. Esta medida, entretanto, embora fundamental no controle da clandestinidade, que se tornou residual e sem qualquer impacto sobre o sistema regular, não foi suficiente para resolver os históricos problemas de mobilidade da população belo-horizontina, que, por sua vez, passou a conviver “legalmente” com um modelo de transporte de menor capacidade, que reproduz algumas das principais precariedades do modelo convencional, como superlotação, descumprimento de viagens, entre outras (Cardoso, 2003b). É bem verdade que o STSP foi concebido no sentido de combater a informalidade e não propriamente para resolver as precariedades do transporte coletivo de Belo Horizonte. Contudo, na condição de uma modalidade regulamentada de transporte público, deve ser estruturada de forma a prestar um serviço de qualidade à população, assim como determina o regulamento da atividade (BHTRANS, 2001).

É útil salientar que a capital mineira destaca-se, dentre as principais metrópoles brasileiras, no enfrentamento dos problemas relacionados à mobilidade, notadamente a partir da municipalização dos transportes públicos no início dos anos 90, justificando as premiações conquistadas pela BHTRANS (Prêmio Nacional de Qualidade da Associação Nacional de Transportes Públicos/ANTP em dois períodos consecutivos – 1996/1997 e 1998/1999), que, em menos de dez anos de atividade, tornou-se uma referência no país. Os diversos projetos implementados e/ou revigorados pela empresa, com destaque para o Plano de Reestruturação do Sistema de Transporte Coletivo do Município de Belo Horizonte (BHBUS) e o Plano da Área Central (PACE), desempenharam um papel fundamental nesse salto de qualidade, sendo, no entanto, insuficientes para minimizar significativamente os efeitos da séria crise enfrentada pelos transportes públicos. Esse cenário, do qual o Serviço Suplementar é parte integrante, é ilustrado e agravado, entre outros fatores, pela baixa velocidade operacional dos sistemas regulares, pela reduzida frequência dos ônibus, pelas elevadas tarifas, pela superlotação, pelos infundáveis congestionamentos, pelo grande número de mortos e feridos no trânsito, pelo crescimento do transporte clandestino e pelo alto nível de desemprego (Affonso, 2001; NTU, 2002), provocando um declínio generalizado no número de passageiros dos sistemas convencionais em escala nacional.

Nesse contexto, os constantes esforços do Poder Público na melhoria das condições de mobilidade devem priorizar o atendimento dos usuários, principais responsáveis pelo financiamento dos sistemas de transporte público. Com efeito, seguindo algumas das prerrogativas propostas pela ANTP – que é uma entidade civil com atenções voltadas ao desenvolvimento do setor de transporte público e do trânsito no país – pelo menos dois grandes desafios devem ser superados: *reconquistar a confiança dos usuários e conquistar novos públicos*.

Em princípio, o processo de reconquista e manutenção da confiança, que perpassa pela recuperação da credibilidade do usuário perante os sistemas regulares de transporte coletivo, inevitavelmente, deve preconizar a melhoria da qualidade dos serviços prestados. Esse avanço qualitativo pode ser alcançado a partir do desenvolvimento e implementação de mecanismos que visem aumentar a eficiência das condições operacionais do transporte e também reduzir custos, garantindo tarifas que democratizem o acesso aos sistemas de transporte público coletivo. Dentre essas ações, algumas delas já implementadas com sucesso em Belo Horizonte, pode-se destacar: 1) *a criação de pistas exclusivas ou preferenciais para a circulação de ônibus em vias de grande fluxo de veículos*. Essa medida de priorização do transporte coletivo no trânsito, consolidada, por exemplo, como um dos pilares da recente reestruturação do sistema de transporte de Bogotá, capital da Colômbia – célebre pelas precariedades na oferta desse modelo de transporte (NTU, 2002) –, visa atenuar “*a disputa por espaço nas vias urbanas entre automóveis e ônibus*” (Pereira, 2000: p. 42), fato gerador de grandes prejuízos para a população, que podem ser observados nos constantes congestionamentos, no aumento nos tempos de viagem, na elevação nos custos de operação, entre outros; 2) *a utilização de sistemas automatizados de arrecadação tarifária em ônibus*. A implantação da chamada bilhetagem automática é justificada “*pelo maior controle, rapidez e confiabilidade na obtenção dos dados, e pelo combate à evasão de receitas*” (Andrade e Correa, 1997: p. 102). Vale ressaltar que a substituição do convencional vale-transporte pelo cartão eletrônico, utilizado nos sistemas automatizados, tende a promover elevações na quantidade de passageiros nos sistemas formais, em face da impossibilidade de comercialização dos créditos eletrônicos em outros fins que não os ônibus regulares, o que o

transforma em um eficaz instrumento de controle do transporte clandestino. 3) *a integração tarifária inter e intra-modal*. Em geral, sistemas de transporte coletivo sem integração tarifária tendem a restringir a mobilidade dos usuários, dadas as limitações de atendimento dos seus respectivos itinerários. Silva et al. (1994: p. 89) apontam que *“a integração tarifária elimina uma forma de discriminação imposta pelo sistema convencional: a discriminação geográfica”*. Noutros termos, a partir do momento em que os usuários conseguem alcançar pontos diversos da cidade – incluindo sua região metropolitana – pagando uma única passagem, conseqüentemente, suas oportunidades de trabalho, estudo, consumo e lazer são também aumentadas, favorecendo uma maior equidade social.

É importante destacar que a reconquista da credibilidade do transporte público coletivo não é uma tarefa das mais fáceis, uma vez que os recorrentes problemas a ele ligados auxiliaram na estruturação de uma cultura nacional que o encara enquanto um ‘mal necessário’. Sendo assim, para que a reversão dessa máxima seja consolidada, é fundamental que a melhoria de qualidade operacional dos sistemas regulares de transporte seja implementada conjuntamente com um investimento na recuperação do seu prestígio junto à opinião pública, salientando-se as suas vantagens, além do seu papel enquanto um benefício social dos mais importantes e necessários à manutenção da dinâmica urbana. Pires et al. (2000: p. 135) sinalizam para a organização de *“campanhas de marketing institucional do transporte público (...) preparadas e acompanhadas por profissionais de marketing e de pesquisas de opinião”*. Nesse contexto, os próprios coletivos – através da mídia ônibus – poderiam ser estrategicamente utilizados como veículos de propaganda, devendo, para tanto, preterir campanhas e anúncios que favoreçam o transporte individual, ou que ainda, divulguem sofismas do transporte clandestino.

Essa tarefa tem um caráter ainda mais árduo se considerarmos a ocorrência de uma significativa mudança no perfil dos passageiros, principalmente a partir do final dos anos 80. Nesse sentido, Reis et al. (2002: p. 78) argumentam que *“os avanços sociais, o desenvolvimento da cidadania e a democracia contribuíram para que houvesse uma maior consciência dos direitos do cidadão e um novo padrão de exigência em relação aos serviços oferecidos”*. Destarte, as mudanças a serem processadas devem ser compatíveis com as necessidades dos usuários, o que poderá viabilizar um aumento no nível de satisfação perante o serviço prestado, e, em conseqüência, no grau de confiabilidade e fidelidade junto ao transporte público coletivo.

No tocante à conquista de novos públicos, Cunha Filho (2000: p. 06) aponta que a busca pela qualidade no transporte deve sinalizar para *“a prestação de serviços diferenciados com o objetivo de atender os diversos segmentos do mercado”*. Lindau e Kuhn (2000) observam ainda que os congestionamentos – que atentam contra a viabilidade econômica dos centros urbanos (Quinn, 1992) – somente são minimizados de maneira efetiva através de incrementos na qualidade dos sistemas de transporte público, que, por sua vez, possibilitam a atração de usuários de automóveis. Considerando-se também a recente expansão do transporte clandestino, realizado por veículos de menor capacidade, os quais apresentam um alto índice de aceitação popular em face de sua inequívoca agilidade e rapidez – que se tornam mais evidentes em situações de congestionamento –, o aproveitamento (regulamentado) dessas potencialidades poderia atenuar significativamente as precariedades inerentes aos sistemas de transporte de maior capacidade realizado sobre pneus.

Com efeito, o transporte coletivo convencional – refém de um nefasto círculo vicioso, motivado principalmente pela adoção de políticas públicas que privilegiaram a cultura do automóvel – tem a oportunidade de mitigar seus problemas referentes à mobilidade valendo-se também dos benefícios característicos do transporte individual, aspectos estes que, ao serem reproduzidos também pelo transporte informal, contribuem para a sua elevada atratividade. Em outras palavras, os gestores dos transportes públicos devem reproduzir, ainda que às “avessas”, estratégias semelhantes às que auxiliaram o avanço do culto ao automóvel, apoiado principalmente na exploração das precariedades do transporte coletivo. Dessa forma, elementos como eficiência, comodidade, velocidade e conforto poderiam vir a ser concretizados também no transporte público, notadamente através da regulamentação de modais de menor capacidade.

Nesse contexto, o Serviço Suplementar implantado em Belo Horizonte, além de combater a clandestinidade, poderia ser melhor aproveitado na minimização de parte dos problemas referentes à circulação na capital mineira, devendo, entretanto, ter corrigidas suas principais debilidades, comuns também ao sistema convencional. Uma alternativa viável seria a criação de um sistema de transporte seletivo, que viabilizasse o atendimento de um público diferenciado, em especial, os usuários cativos de transporte individual. Não se trata necessariamente de um sistema concorrente dos ônibus e tampouco dos táxis, mas um modelo intermediário e verdadeiramente alternativo, que, como acena Balassiano (1996), tende a oferecer maior conforto e flexibilidade que os ônibus convencionais e menor privacidade que os táxis.

Convém destacar a experiência de Porto Alegre, que, a partir do final da década de 70, passou a contar com um modal de transporte conhecido como ‘lotação’. Embora sua denominação possa remeter à idéia de informalidade, o sistema de lotação, a exemplo do STSP, é regulamentado pelo Poder Público, sendo também operado por microônibus.

Em ambos os casos, o Poder Concedente define horários, itinerários e frota empenhada, além de fiscalizar e vistoriar periodicamente os veículos do sistema, os quais são dotados de padronização visual (Cardoso, 2003a). Contudo, tais sistemas diferem-se basicamente por cinco fatores: I) o modelo porto-alegrense evoluiu do sistema de táxi-lotação, tendo se mostrado como uma alternativa na captação de usuários de automóveis para o sistema de transporte coletivo, os quais, comumente, demandam níveis de qualidade diferenciados (Bianchi e Silva, 2000), enquanto que o belo-horizontino foi concebido, como visto, no intuito de inviabilizar a prática do transporte clandestino; II) diferentemente do STSP, o sistema de lotação de Porto Alegre tem como destino prioritário a área central da cidade, na qual se concentram cerca de 70% da sua demanda. Assim, na capital gaúcha, cerca de 70% dos usuários do sistema de lotação não necessitam utilizar outro modal de transporte para completar o deslocamento desejado. Já em Belo Horizonte, embora ainda não existam estudos conclusivos, este percentual tende a ser menos significativo, uma vez que a operação do Serviço Suplementar é limitada a regiões nas quais o atendimento por ônibus convencionais apresente restrições técnicas, operacionais e econômicas, sendo vedada a sua circulação no centro da cidade; III) nas lotações de Porto Alegre são cobradas tarifas diferenciadas, que, dependendo da extensão dos itinerários, podem ser 70% ou 90% mais elevadas que a tarifa dos ônibus convencionais, o que os descaracterizam enquanto sistemas concorrentes (Nodari et al., 1997). O STSP, por sua vez, apesar de reproduzir os mesmos grupos tarifários dos ônibus, não é considerado um modal concorrente pelo fato de, em geral, não realizar

itinerários coincidentes (BHTRANS, 2001). IV) Belo Horizonte conseguiu controlar o avanço da clandestinidade através do Serviço Suplementar; Porto Alegre, que adotou o sistema de lotação, tem neste a principal justificativa para a ausência do transporte informal na cidade (Bianchi e Silva, 2000), mesmo nos períodos de maior proliferação nacional do fenômeno; V) o STSP vem se mostrando menos atrativo que o sistema de lotação de Porto Alegre. Estes percebem, respectivamente, 5% e 8% da demanda dos seus sistemas convencionais.

3. TRANSPORTE EXECUTIVO URBANO: UMA POSSIBILIDADE

Tendo em vista que o Transporte Suplementar não contribuiu para atenuar significativamente as precariedades verificadas nos meios de mobilidade da população belo-horizontina, a capital mineira, seguindo a trilha da bem-sucedida experiência de Porto Alegre, poderia investir na estruturação do já mencionado modelo seletivo de transporte público coletivo, um sistema de menor capacidade, dotado de atributos qualitativos percebidos também pelo transporte individual, o qual poderia ser chamado, por exemplo, de *Sistema de Transporte Executivo de Passageiros (STEP)*, podendo ainda, receber um nome fantasia do tipo *EXPRESSINHO – TRANSPORTE EXECUTIVO URBANO*. Esta denominação, ainda embrionária, seria de grande utilidade para promover o novo modal, uma vez que sugere rapidez, agilidade e conforto, características desejáveis num modal de transporte público.

A implementação dessa iniciativa, de maneira inequívoca, traria grandes benefícios à mobilidade da população de Belo Horizonte, que passaria a contar com uma nova modalidade de transporte. O novo sistema, por seu turno, apesar de ser destinado diretamente a públicos mais exigentes, com necessidades específicas, e, conseqüentemente, de poder aquisitivo mais elevado, de forma indireta beneficiaria também os demais estratos populacionais. Isto porque o STEP possibilitaria a atração de públicos que nunca utilizaram o transporte coletivo convencional, ou que o deixaram em razão da precariedade dos seus serviços. Para tanto, o novo serviço deveria ser dotado de características diretamente relacionadas ao conforto (ar condicionado, poltronas estofadas e individuais, música ambiente, etc.), de forma a justificar o diferencial tarifário, que deveria exceder em mais de 50% o valor praticado pelo transporte convencional. Sendo assim, o público alvo seria usuário – condutor ou passageiro – do transporte individual. Vale mencionar que, em Porto Alegre, dos 100.000 usuários diários do sistema de lotação, cerca de 44% são proprietários de automóveis particulares. Dessa forma, aproximadamente 44.000 viagens de carro por dia estariam sendo preteridas pelo modal seletivo. Todavia, considerando-se que o índice de ocupação veicular de Porto Alegre é de 1,2 passageiros por veículo – o segundo maior do país –, pode-se concluir que a não realização de cerca de 37.000 viagens de automóvel por dia contribuem para o descongestionamento do trânsito da cidade (Bianchi e Silva, 2000).

Esses números, se reproduzidos em Belo Horizonte, influenciariam positivamente na qualidade do sistema convencional, notadamente em função da diminuição dos congestionamentos, que, via de regra, agravam problemas conhecidos, como atrasos nas viagens, elevações nos custos operacionais, aumento nos índices de acidentes, entre outros, igualmente citados. Ademais, o próprio índice de ocupação veicular de Belo Horizonte, que é de aproximadamente 1,5 passageiros por veículo, inviabiliza eventuais críticas ao caráter seletivo e supostamente elitista do STEP, pois, a rigor, o automóvel é verdadeiramente elitista, já que, em geral, beneficia tão somente o seu proprietário e provoca danos diretos e indiretos à coletividade, lembrando que, na cidade, circulam diariamente cerca de 800.000 automóveis, sendo 450.000 somente na sua área central.

O Poder Público, num esforço para concretizar o transporte público como a principal forma de deslocamento urbano, pode adotar ainda, conjuntamente com a implementação do transporte seletivo, a utilização de outros instrumentos de reversão da prioridade dada à circulação de veículos particulares, como, por exemplo, a elevação dos valores cobrados nos estacionamentos rotativos – sendo sua utilização efetivamente fiscalizada –, aumentando assim, o custo do uso do automóvel (Vivier, 2001); a utilização de sistemas de controle semafórico informatizado que priorizem o transporte coletivo (Affonso, 2000); ou mesmo o estabelecimento de operações de rodízio, que impedem, através do algarismo final das placas dos veículos, a circulação de automóveis em diferentes dias da semana. Essa medida, adotada há alguns anos em São Paulo (Reis et al., 2000) – com 70% de aprovação da população (Affonso, 2000) –, além de incentivar a utilização do transporte coletivo, contribui para uma significativa redução da poluição atmosférica, atenuando seus efeitos danosos sobre o sistema respiratório (Saldiva, 2000).

A propósito, Lindau et al. (2000: p. 106) apontam *“a redução da expectativa de vida, a perda da produtividade dos trabalhadores, a depreciação do meio ambiente e das edificações”* como os principais efeitos maléficos da poluição sobre as cidades, sobretudo as que detêm grande concentração populacional. Nesse sentido, o STEP ou EXPRESSINHO pode contribuir efetivamente para a redução de emissão de gases poluentes na atmosfera, seja pela atração de usuários do transporte individual, ou mesmo pela utilização de veículos de baixa emissão. Álvares Júnior et al. (1997: p. 94) sugerem como uma alternativa viável, do ponto de vista ambiental, *“a utilização do gás natural para o transporte urbano, desde que os motores sejam projetados para esta finalidade”*. Além das vantagens de cunho ambiental, o gás natural – que praticamente não emite óxidos de enxofre e tampouco quaisquer outros materiais particulados –, apresenta ainda vantagens econômicas, já que o seu valor comercial corresponde a cerca de um terço do preço da gasolina.

Vale dizer que a utilização desse gênero de combustível carrega consigo alguns problemas, como a necessidade de disponibilização de grandes reservatórios para armazenamento e a relativa perda de potência dos motores. No entanto, dada a natureza dos benefícios gerados, Álvares Júnior et al. (1997) acreditam também que o gás natural venha a se tornar, num futuro próximo, o principal meio combustível consumido nos centros urbanos. São Paulo, por exemplo, já contava em 1999 com mais de 200 ônibus urbanos movidos a gás natural (Ventura, 1999).

Há que se salientar ainda o potencial gerador de empregos do STEP. Realizado com veículos particulares, assim como o STSP, novos permissionários seriam selecionados – através de processo licitatório – para a composição do sistema, considerando também a utilização de cobradores. É útil ressaltar que cerca de 700 candidatos a uma das 300 permissões concedidas pela BHTRANS para a execução do Transporte Suplementar ficaram classificados como excedentes, compondo uma espécie de cadastro de reserva, justamente por apresentarem características pessoais e propostas técnicas compatíveis com os parâmetros exigidos para a prestação do serviço. Além disso, na qualidade de sistema alternativo e complementar do transporte público coletivo da cidade, diferentemente do Suplementar, seus custos e receita poderiam ser também incluídos na Câmara de Compensação Tarifária (CCT), procedimento que daria maior segurança e tranquilidade aos permissionários, que teriam melhores condições de prestar um serviço de qualidade, tendo em vista que poderiam ser remunerados de forma semelhante à do transporte convencional. Para tanto, seria exigida a implantação do

sistema de bilhetagem automática no STEP, de modo a evitar desvios indesejáveis – e previsíveis – de receita.

Convém destacar que, no contexto do BHBUS, a implantação de mais um serviço de transporte seletivo, desta vez coletivo – vale lembrar que a cidade conta ainda com o serviço de táxis convencionais e táxis lotação –, seria de grande utilidade para a concretização de uma desejável e necessária reversão da histórica prioridade dada à circulação de automóveis (Rattner, 2001). Em verdade, quaisquer intervenções nesse sentido devem ser cuidadosamente analisadas, de modo a evitar ações radicais e equivocadas, como bem salienta Jane Jacobs:

‘Uma política que tivesse por objetivo primordial a exclusão dos veículos, que criasse tabus sobre eles e os multasse, com as crianças gritando ‘Carros, carros, fora daqui!’, seria uma política não só fadada ao fracasso como também merecidamente fadada ao fracasso. Devemos lembrar que o vazio urbano não é melhor que o trânsito excessivo, e a população tem razão ao suspeitar de programas que não dão nada em troca’ (Jacobs, 2000: p. 412).

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Os problemas ligados à circulação de bens e pessoas nas grandes cidades brasileiras, em parte responsáveis pelo avanço de modalidades clandestinas de transporte, têm se ampliado, representando um grande desafio aos gestores públicos. Em Belo Horizonte, os projetos de trânsito e transporte urbano elaborados e implementados pela BHTRANS – em especial o PACE e o BHBUS – têm representado um grande avanço em termos urbanísticos, sociais e ambientais para toda a capital mineira. Com efeito, a natureza das intervenções realizadas sinaliza para a consolidação de uma almejada política de mobilidade sustentável, que preconize uma utilização mais produtiva do espaço urbano.

Entretanto, tendo em vista a persistência e o agravamento de inúmeros problemas referentes à circulação, muitos deles comuns às grandes concentrações urbanas – apesar do sucesso no controle do fenômeno clandestino, através da criação do Serviço Suplementar –, o Poder Público, em conjunto com a iniciativa privada – ‘regulamentada’ –, não desconsiderando a importância da participação popular, deve buscar alternativas de proporcionar aos usuários, independentemente da classe social, o acesso a sistemas de transporte dotados de maior qualidade, estando adaptados às suas necessidades e especificidades. Nesse sentido, a implantação de um sistema de transporte seletivo de passageiros em Belo Horizonte – sendo este composto por veículos de menor capacidade, que apresentem atributos qualitativos compartilhados tanto pelo transporte individual quanto pelo transporte clandestino –, aliada à adoção de medidas que revertam a histórica prioridade dada à circulação de automóveis, algumas delas já em curso na cidade, poderiam atenuar significativamente os problemas de mobilidade da população, principalmente pela atração de usuários cativos do transporte individual, os quais contribuem sobremaneira para a reprodução das precariedades mencionadas. Afinal, o transporte urbano não deve ser pensado como um entrave ao crescimento, mas como um indutor do desenvolvimento equilibrado das cidades.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Affonso, N.S. (2000). Muito além dos automóveis: Por uma Política Nacional de Mobilidade Sustentável. In: - ANTP. *Documentos Setoriais ANTP: O Transporte Clandestino no Brasil. nº 1*, Associação Nacional de Transportes Públicos, São Paulo, pp.57-64.

- Álvares Júnior, O. M. et al. (1997). Aspectos ambientais do trólebus. *Revista dos Transportes Públicos* – ANTP, São Paulo, ano 19, n. 76.
- Andrade, N. P. e Correa, M. M. (1997). A bilhetagem automática e a tarifa do transporte público por ônibus. *Revista dos Transportes Públicos* – ANTP, São Paulo, ano 19, n. 76.
- Balassiano, R. (1996). Transporte por vans – o que considerar no processo de regulamentação? *Transportes*, vol. 4, n 1 e 2.
- BHTRANS (2001). Edital de Concorrência Pública no 003/2001 – *Licitação para Execução do Serviço Público de Transporte Coletivo Suplementar de Passageiros (STSP) no Município de Belo Horizonte, Sob o Regime Jurídico de Permissão Delegada à Pessoa Física*. Empresa de Transportes e Trânsito de Belo Horizonte, Belo Horizonte.
- _____. (1999). *Utilização de veículos de médio porte em transporte coletivo urbano em Belo Horizonte*. Empresa de Transportes e Trânsito de Belo Horizonte, Belo Horizonte.
- Bianchi, I. M. e Silva, R. M. (2000). Transporte seletivo de Porto Alegre – quem é o usuário? Caracterização sócio-econômica, migrações intermodais e exigências na utilização de sistemas diferenciados. *Revista dos Transportes Públicos* – ANTP, São Paulo, ano 22, n. 88.
- Cardoso, L. (2003a). *Transporte alternativo: riscos e possibilidades; reflexões sobre o caso de Belo Horizonte*. Belo Horizonte: Instituto de Geociências – UFMG, (Dissertação, Mestrado em Geografia).
- _____. (2003b). *Transporte clandestino: o conflito e a regulamentação; reflexões sobre a experiência de Belo Horizonte*. Anais do 14º Congresso Brasileiro de Transporte e Trânsito – Associação Nacional de Transportes Públicos / ANTP. Vitória.
- Carvalho, L. C. et. al. (2000). A cidade da circulação. Mas para quem? *Revista dos Transportes Públicos* – ANTP, São Paulo, ano 23, n. 89.
- Cunha Filho, O. V. (2000). Reconquista da demanda. *Revista dos Transportes Públicos* – ANTP, São Paulo, ano 22, n. 87.
- Jacobs, J. (2000). *Morte e vida de grandes cidades*. São Paulo: Martins Fontes.
- Lindau, L. A. (2000). O transporte urbano, o trânsito e o meio ambiente. *Revista dos Transportes Públicos* – ANTP, São Paulo, ano 23, n. 89.
- _____. e KUHN, F. (2000). Sistemas prioritários para ônibus: tendências decorrentes da prática européia no limiar do século XXI. *Revista dos Transportes Públicos* – ANTP, São Paulo, ano 22, n. 87.
- NTU (2002). *Transporte informal no Brasil: riscos e propostas*. Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos, Brasília.
- Pereira, W.A.A. Ônibus clandestino - Espécie em extinção? In: ANTP (2000). *Documentos Setoriais ANTP: O Transporte Clandestino no Brasil*. nº 1, Associação Nacional de Transportes Públicos, São Paulo, pp.27-32.
- Quinn, D.J. (1992). A review of queue management strategies. *Traffic Engineering and Control* 33. 1992.
- Rattner, H. (2001). Prefácio. In: Acsehrad, H. (org.). *A duração das cidades: sustentabilidade e risco nas políticas urbanas*. Rio de Janeiro: DPA/CREA/RJ.
- Reis, E. R. D. et al (2000). A circulação e o cidadão: de frequêns a cliente. *Revista dos Transportes Públicos* – ANTP, São Paulo, ano 23, n. 89.
- Saldiva, P. H. N. (2000). Rodízio de automóveis e saúde pública: um suporte médico ao debate. *Revista dos Transportes Públicos* – ANTP, São Paulo, ano 22, n. 87.
- Silva, A.N.R. et al (1994). Integração tarifária no transporte por ônibus: com ou sem terminal? *Revista dos Transportes Públicos* – ANTP, São Paulo, ano 16, n. 63.
- Ventura, L. M. *Veículos de baixa emissão: combustíveis alternativos para o transporte – gás natural e célula de combustível*. In: Seminário de Transporte e Meio Ambiente Urbano, Brasília: Universidade de Brasília, 29 de setembro a 01 de outubro/1999.
- Vivier, J. (2001). Tarificação dos transportes urbanos. *Revista dos Transportes Públicos* – ANTP, São Paulo, ano 23, n. 91.

Endereço do autor:

Leandro Cardoso

Departamento de Geografia, Instituto de Geociências, Universidade Federal de Minas Gerais

Av. Antônio Carlos, 6627 - Pampulha

31270-901 – Belo Horizonte / MG / Brasil

Fone: (31) 9625-5672 / E-mail: leandrocardoso@hotmail.com