



# MOBILIDADE EM BH OS PLANOS QUE ESTACIONARAM NO PAPEL

DENYS LACERDA

Quem vencer a disputa para assumir a Prefeitura de Belo Horizonte terá um grande desafio para resolver assim que assumir o posto, no começo de janeiro: a mobilidade urbana, que desagrada tanto usuários do transporte individual quanto passageiros do transporte coletivo. A insatisfação percebida nas ruas no dia a dia ficou clara em pesquisa do Instituto Opus e divulgada em 22 de agosto pelo Estado de Minas: transporte público, trânsito e mobilidade foram citados como os principais problemas da capital pela maioria dos entrevistados (33%). Na sequência, foram mencionados os serviços de saúde (12%) e a segurança (7%).

No quesito mobilidade, entre as propostas apresentadas pelos candidatos em seus planos de governo, algumas iniciativas se repetem, como a implantação de estações e faixas exclusivas para ônibus e construção de novas linhas de metrô. Propostas que estão longe de ser novas – algumas, inclusive, estão presentes em planos de mobilidade da prefeitura há quase 30 anos.

DEM mostra, a seguir, as principais obras e projetos para o transporte coletivo que se seguem há décadas na fila de prioridades da cidade, sem nunca terem saído das pranchetas. E, na sequência, o que propõem para lidar com o desafio os candidatos à prefeitura.

## PLANOS DE MOBILIDADE

Antes de se pensar em novas iniciativas, vale lembrar que há projetos desenhados no passado e não concluídos. É o caso do BHBUS, criado pela BH Trans e publicado em 1997, que desenhava toda a rede de transportes que deveria ser construída para tornar os deslocamentos pela cidade mais eficientes. O planejamento incluiu corredores de ônibus, ciclovias, abertura de avenidas, entre outras medidas.

Mas, passadas quase três décadas de sua criação, apenas metade das 10 estações previs-

### Percebidos como principal problema da cidade por grande parte da população, trânsito e transporte são desafios para o próximo prefeito diante de décadas de atraso no planejamento

tas pelo programa estão em operação plena conforme o planejado. Esses terminais, assim como alguns corredores de ônibus, foram incluídos no atual Plano de Mobilidade de Belo Horizonte (Planmob), desenvolvido a partir de 2003 e incluído no Plano Diretor da capital após ser revisado junto à sociedade civil. O documento propõe 175 medidas, entre obras e políticas públicas, classificadas em metas a serem cumpridas em curto prazo (até 2020), médio prazo (até 2025) e longo prazo (até 2030).

Um dos projetos prioritários é a implantação de faixas exclusivas em vias com congestionamentos frequentes, por onde trafega grande volume de linhas de ônibus, como as avenidas Portugal, Nossa Senhora do Carmo e José Cândido da Silveira. Entre os corredores previstos para curto prazo, cerca de 48 quilômetros não foram construídos – um atraso de quatro anos.

A implantação de pistas e faixas exclusivas, que comprovadamente aumentam a ve-

locidade média dos ônibus, colabora para diminuir o trânsito até mesmo entre os carros. É o que explica o professor André Leite Guerra, do Departamento de Engenharia de Transporte do Celet-MG: "Ônibus e automóveis competem por espaço, mas temos que lembrar que os ônibus transportam mais pessoas. Quando são construídas faixas exclusivas, é dada prioridade para o passageiro e, com maior velocidade, são atraídas pessoas para o transporte coletivo, diminuindo o volume de carros nas ruas", argumenta.

## ESTAÇÃO SÃO JOSÉ

Para atender os corredores de transporte adequadamente, o BHBUS e o Planmob planejaram uma série de estações em sistema do tipo tronco-alimentador, nas quais o passageiro chega pela linha do seu bairro (alimentadora) e segue para seu destino em outro coletivo que trafega em alta velocidade por faixa exclusiva (troncal).

Uma das estações planejadas no BHBUS é a São José, que teoricamente começou a sair do papel em 2010, quando 5 mil pessoas foram removidas da vila de mesmo nome, no fim da Avenida Pedro II, em obra que também daria espaço ao terminal.

A previsão era de que a estação fosse entregue antes da Copa do Mundo de 2014, junto do restante do BRT Move. Passados 10 anos, o espaço de 25 mil metros quadrados reservado para a estação, no meio da Avenida Tancredo Neves, na Região da Pampulha, está tomado por muro alto e lixo, com vegetação que passa dos sete metros de altura.

Por lá, o que existe hoje é uma estação ponto, nada mais que um conjunto de abrigos de ônibus instalados na calçada. Sets de linhas de ônibus passam pelo local (406, 506, 511, 3501A, 4108, 5033, 5550, 556). Somadas, elas transportam cerca de 500 mil passageiros por mês. O projeto é para que a estação integre estas e outras linhas da região, atendendo até 35 mil passageiros por dia útil.

## NO TEMPO DO BONDE

O primeiro meio de transporte coletivo de Belo Horizonte foi o bonde, sistema que fez a primeira viagem em 7 de setembro de 1902, cerca de cinco anos depois da inauguração da cidade. O ápice do serviço foi em 1947, quando transportou 73 milhões de passageiros numa frota de 75 carros. As linhas eram concentradas na região Central, mas havia alguns poucos trajetos mais extensos, como uma rota que ia até a Pampulha. Nos anos seguintes, os bondes perderam passageiros para os ônibus e os trólebus até serem totalmente extintos, em 1963.



ARQUIVO BH/DA PRESS - 1902



## AVENIDA AFOSSO PENA

Chuva intermitente soprada pelos belos horizontes nos espelhos a Avenida Afonso Pena, um dos principais eixos de trânsito da cidade. Por onde passam os carros, ônibus, bicicletas e pedestres, há congestionamentos constantes. A avenida foi planejada para ser o eixo principal de transporte coletivo, mas não foi construída para isso. Para melhorar o trânsito, o plano prevê a construção de faixas exclusivas para ônibus e a implantação de estações de metrô. A Prefeitura de Belo Horizonte também planeja a construção de ciclovias e a abertura de avenidas, entre outras medidas.

## EM MARCHA LENTA

Caminhos dos Ônibus BH tem hoje 22,3 quilômetros de faixas exclusivas, faixas preferenciais e pistas do sistema BRT, o BRT da capital. Desde a década de 1990, a cidade construiu, em média, 2,67 quilômetros de corredores de ônibus por ano. Velocidade no transporte BH tem hoje 22,3 quilômetros de faixas exclusivas, faixas preferenciais e pistas do sistema BRT, o BRT da capital. Desde a década de 1990, a cidade construiu, em média, 2,67 quilômetros de corredores de ônibus por ano. Velocidade no transporte BH tem hoje 22,3 quilômetros de faixas exclusivas, faixas preferenciais e pistas do sistema BRT, o BRT da capital. Desde a década de 1990, a cidade construiu, em média, 2,67 quilômetros de corredores de ônibus por ano.

## EM MARCHA LENTA

Um dos projetos prioritários é a implantação de faixas exclusivas em vias com congestionamentos frequentes, por onde trafega grande volume de linhas de ônibus, como as avenidas Portugal, Nossa Senhora do Carmo e José Cândido da Silveira. Entre os corredores previstos para curto prazo, cerca de 48 quilômetros não foram construídos – um atraso de quatro anos.

## EM MARCHA LENTA

Cumprir o planejamento para a rede cicloviária, que inclui ciclovias, ciclofaixas, pistas cicloviáveis e ruas compartilhadas nas "Zonas 90 quilômetros, etc". A meta a curto prazo era de que Belo Horizonte atingisse o 100 quilômetros de rede cicloviária em 2020. Para isso, o plano previa a construção de 100 quilômetros de cicloviária até 2020. Para isso, o plano previa a construção de 100 quilômetros de cicloviária até 2020.

## EM MARCHA LENTA

Um dos projetos prioritários é a implantação de faixas exclusivas em vias com congestionamentos frequentes, por onde trafega grande volume de linhas de ônibus, como as avenidas Portugal, Nossa Senhora do Carmo e José Cândido da Silveira. Entre os corredores previstos para curto prazo, cerca de 48 quilômetros não foram construídos – um atraso de quatro anos.

## EM MARCHA LENTA

Um plano promissor que se arrasta desde os anos 1990, quando foi planejado pela antiga Companhia Brasileira de Trens Urbanos (CBTU), os ônibus convencionais nos fins de década seguinte e seguiram até serem paralisados em 2004 por falta de planejamento. Era o caso de investimentos de Belo Horizonte em paratransito e em projetos para a concessão de BRTs. A gestão do contrato, assim como de futuras concessões, é de responsabilidade do governo estadual e do município de Belo Horizonte. O plano prevê a construção de novas estações, como as Pampulha e São José, e a implantação de faixas exclusivas para ônibus e a construção de ciclovias.

Um plano promissor que se arrasta desde os anos 1990, quando foi planejado pela antiga Companhia Brasileira de Trens Urbanos (CBTU), os ônibus convencionais nos fins de década seguinte e seguiram até serem paralisados em 2004 por falta de planejamento. Era o caso de investimentos de Belo Horizonte em paratransito e em projetos para a concessão de BRTs. A gestão do contrato, assim como de futuras concessões, é de responsabilidade do governo estadual e do município de Belo Horizonte. O plano prevê a construção de novas estações, como as Pampulha e São José, e a implantação de faixas exclusivas para ônibus e a construção de ciclovias.

Um plano promissor que se arrasta desde os anos 1990, quando foi planejado pela antiga Companhia Brasileira de Trens Urbanos (CBTU), os ônibus convencionais nos fins de década seguinte e seguiram até serem paralisados em 2004 por falta de planejamento. Era o caso de investimentos de Belo Horizonte em paratransito e em projetos para a concessão de BRTs. A gestão do contrato, assim como de futuras concessões, é de responsabilidade do governo estadual e do município de Belo Horizonte. O plano prevê a construção de novas estações, como as Pampulha e São José, e a implantação de faixas exclusivas para ônibus e a construção de ciclovias.

**Veículo:** Impresso -> Jornal -> Jornal Estado de Minas - Belo Horizonte/MG

**Seção:** Gerais **Página:** 36-38