

ENTREVISTA DE JORGE VILELA À TV HORIZONTES,

EM 04 DE AGOSTO DE 2010

Apresentação: Jorge Vilela é Arquiteto, foi diretor de planejamento do PLAMBEL, foi Secretário de Atividades Urbanas da PREFEITURA DE BELO HORIZONTE e atualmente é consultor e conselheiro do INSTITUTO HORIZONTES.

Perguntas apresentadas

- O que significa dizer que uma cidade é bem estruturada e planejada? Essa cidade existe ou isso é sempre utópico?

Uma cidade é bem estruturada e planejada quando valoriza e investe de forma contínua, recursos financeiros e humanos na atividade de planejamento. Infelizmente o planejamento tem sido negligenciado em nome do imediatismo que prevalece na maioria das administrações municipais. O mandato de quatro anos, geralmente faz com que a administração não se preocupe com questões de longo prazo, ligadas ao futuro da cidade, mas sim com as ações imediatas, capazes de deixar as marcas do administrador. A maioria das obras é concebida sem planejamento e sem visão de futuro e logo são superadas pela realidade.

A coisa funciona mais ou menos assim: o número crescente de veículos provoca congestionamentos no sistema viário. Logo são feitos investimentos públicos para resolver o problema, ampliando-se a capacidade das vias (alargamentos, trincheiras e viadutos). Como não há um planejamento capaz de controlar o crescimento da demanda de tráfego, seja através da restrição ao uso do automóvel, seja através da criação de formas alternativas de mobilidade urbana ou, ainda, do controle efetivo das densidades de população nas diversas áreas da cidade, logo as obras se tornam inócuas. E aí temos um paradoxo: como não há planejamento ou visão de futuro, os alargamentos de vias, as trincheiras e os viadutos, criados para serem uma solução, acabam agravando a situação, gerando novos e maiores congestionamentos.

Eu citaria como exemplo de cidade bem estruturada e planejada a cidade de Curitiba que há mais de 40 anos dispõe de uma equipe de planejamento urbano que, independente do prefeito ou do partido que está no poder, tem pensado a cidade no longo prazo e apresentado soluções simples e criativas para os seus problemas. Curitiba é uma cidade planejada e que tem uma perfeita integração entre o uso do solo, o sistema viário e o sistema de transporte. Ela deve ser vista como um exemplo para o Brasil.

- Como você avalia Belo Horizonte no quesito trânsito?

O Trânsito de Belo Horizonte é Caótico. Embora disponha de um órgão responsável pelo seu planejamento e operação, ele não consegue fazer mais do que melhorar as interseções nos cruzamentos, fazer estudos de fluxos, remanejamentos de tráfego, mudanças de sinalizações e melhoras no nível operacional de vias. Mas a falta de controle sobre o crescimento da demanda, o crescimento da taxa de motorização, o ônus da cidade ser a área central da Metrópole, destino de fluxos cuja origem se situa nos municípios vizinhos, tornam as intervenções da BH-Trans inócuas. Esta é a questão mais grave: não dá para resolver o problema ao nível do município uma

vez que as variáveis determinantes escapam ao seu controle. O enfrentamento desta questão passa necessariamente pelo planejamento da metrópole, que deve necessariamente envolver, além do sistema de transportes metropolitano, sua estrutura urbana e seu uso do solo. Ou seja, Poder Público e sociedade têm que construir a visão de futuro da metrópole, além da visão setorial ou simplesmente municipal.

- Em abril, o jornal Estado de Minas (<http://migre.me/YGB8>) divulgou um estudo, elaborado pela Confederação Nacional dos Municípios (CNM), que revela que Belo Horizonte tem o trânsito mais violento entre as quatro capitais do Sudeste. Por que o trânsito da nossa capital têm se destacado tão negativamente no país?

A violência no trânsito advém do desequilíbrio entre a oferta de vias e a demanda de fluxos de veículos. Na medida em que, de um lado, o número de veículos aumenta a cada dia, com novos veículos chegando às ruas, e de outro permanece estável a oferta de vias, há o congestionamento e, conseqüentemente, o aumento da violência no trânsito. Não significa que se tenha que prover a cidade de novas e largas vias, para a solução do problema. Esta é uma demanda insaciável que, além de não resolver o problema compromete a qualidade de vida na cidade. A sociedade tem que pensar formas e tecnologias alternativas para a solução do problema e não temos dúvidas que, a solução, não é melhorar as condições de circulação para o automóvel, mas sim criar sistemas de transportes coletivos de qualidade.

- A cidade tem características que favorecem esses dados ou os problemas sempre provém de má administração pública?

O grande pecado da administração pública, seja ela Estadual ou Municipal, foi ter negligenciado a atividade de planejamento. Na década de 1980 o Estado dispunha de um órgão de Planejamento Metropolitano e uma Empresa Metropolitana de Transportes (Metrobel), com equipes altamente qualificadas e que produziam conhecimento e políticas visando o desenvolvimento integrado da metrópole. Não tenho dúvidas que a extinção destas instituições com a dispersão de seus quadros técnicos formados ao longo da década de 70, impediu que se repetisse em BH a experiência bem sucedida de Curitiba. Estamos hoje pagando o preço desta insanidade.

- Por que o transporte público em BH é considerado tão ineficiente? O número de passageiros levados pelos ônibus e metrô poderiam ser maiores? Como?

A ineficiência do transporte público em Belo Horizonte se deve a uma questão básica: falta de planejamento e visão de futuro da Metrópole. Não há como tratar a questão do transporte coletivo em uma metrópole a nível de cada município, cada um com sua empresa e elas competindo entre si, sem nenhuma integração. Quem perde, no caso, é o cidadão metropolitano. Quando em 2002 o Instituto Horizontes concluiu o trabalho de organização do conhecimento e informações sobre a Grande Belo Horizonte foram identificados dez subsistemas gerenciando o transporte coletivo na Grande Belo Horizonte: O DEMETRÔ o DER/MG e os subsistemas municipais de Belo Horizonte, Betim, Contagem, Ibirité, Santa Luzia, Pedro Leopoldo e Ribeirão das Neves. Vamos registrar outro paradoxo: a Grande Belo Horizonte dispunha na década de 80 de uma empresa genuinamente metropolitana, com participação acionária do Estado e dos municípios membros, responsável por planejar e gerenciar o transporte coletivo na metrópole. Era uma solução inédita no país que tinha tudo para dar certo. No entanto foi extinta por pressões das

concessionárias de transporte coletivo, que se sentiam ameaçadas em seus interesses empresariais.

- A promessa da ampliação do metrô é antiga, tendo sido garantida pelo atual prefeito em sua campanha eleitoral. Porém, atualmente, alegam que isso é responsabilidade do governo federal. Afinal, por que o metrô é assunto tão antigo e mal resolvido em BH? Qual é o impacto desse problema na capital?

Uma coisa é evidente: não há como a Prefeitura de Belo Horizonte arcar com os custos de ampliação do metrô. Fica evidente ainda, no entanto, a necessidade de se resgatar a atividade de planejamento na metrópole e, a partir dela, conceber alternativas de mobilidade que mais se adéquem à sua realidade. Não dá para conceber projetos e soluções desvinculadas de uma visão de futuro. É preciso mudar esta postura de primeiro fazer projetos para depois sair procurando os problemas onde aqueles projetos melhor se encaixam. Este procedimento tem sido padrão, principalmente no âmbito da Grande Belo Horizonte, onde a maioria das intervenções são projetos desvinculados e uma visão de conjunto ou de uma visão de futuro.

- A volta às aulas realmente tem de ser um sinal de que o trânsito vai piorar ou há soluções evitar isso? Quais?

Uma coisa é certa: Com a volta às aulas o trânsito vai piorar, principalmente nos bairros onde é maior a taxa de motorização. Isto porque é baixo o índice de utilização o transporte coletivo nessas áreas. A solução seria incentivar o uso de transporte coletivo para tais deslocamentos e alternar horários de entrada e saída das escolas.

- Em sua opinião, como podemos resolver a questão da educação no trânsito? Punições mais severas ajudam?

Em principio entendo que um trânsito organizado, sem problemas freqüentes de congestionamentos, menos estressante, resultará em uma relação mais cordial entre os usuários e, conseqüentemente haverá menos transgressões. Não compartilho a idéia de que a punição mais severa seria a solução. O mai importante é que não haja impunidade com relação às infrações de trânsito.