



Políticas nacionais de transportes e o planejamento de transportes na Região Metropolitana de Belém

Igor Masami Okano Morotomi

Arquiteto e urbanista, mestrando em Desenvolvimento e Meio Ambiente Urbano pela Universidade da Amazônia.
E-mail: morotomi.igor@gmail.com

Helena Lúcia Zagury Tourinho

Arquiteta e urbanista, mestre em Planejamento do Desenvolvimento, doutora em Desenvolvimento Urbano pela Universidade Federal de Pernambuco e professora e pesquisadora da Universidade da Amazônia.
E-mail: helenazt@uol.com.br

A cidade é composta por usos do solo e por fluxos que os interligam. Assim sendo, não é de se estranhar que o tema dos transportes seja tratado com grande destaque nas políticas urbanas. Na história do urbanismo, não faltam casos de propostas ancoradas, direta ou indiretamente, na resolução dos problemas de deslocamento intraurbano. O plano de expansão de Barcelona de Cerdá, as reformas de Haussmann para Paris, e os diversos planos viários, com largas avenidas que vem cortando as grandes cidades brasileiras e congestionando a paisagem urbana com enormes elevados são alguns exemplos do papel que os transportes assumiram na organização do espaço urbano. Quer no âmbito internacional, quer no contexto nacional, o que se nota é que, desde o final do século XIX, os transportes vêm assumindo cada vez maior relevância, já que se torna necessário viabilizar o fluxo de número cada vez maior de pessoas.

No Brasil, a partir da segunda metade do século XX, o agravamento das condições de mobilidade urbana reforçou o discurso da necessidade de formulação e implementação de práticas de planejamento de transporte. Como resultado, uma série de políticas nacionais estimulou a criação de órgãos e a elaboração de planos de transporte urbano no país.

Na Região Metropolitana de Belém - RMB, problemas de mobilidade vêm sendo apontados desde os anos 1960. Para enfrentá-los, foram elaborados, da década de 1970 até 2010, sete planos de transportes. A grande maioria das ações planejadas nesses documentos, todavia, não foram implementadas. A crise atual de mobilidade urbana na RMB



www.antp.org.br

não pode, portanto, ser atribuída à insuficiência de planos elaborados para combatê-la ou evitá-la. Há que se entender, então, as razões que explicam o porquê da não concretização das ações planejadas. Normalmente a resposta dada a esta questão aponta para a ausência de vontade política dos governantes locais. Mas seria esta a única explicação? Que interesse teria um gestor local de evitar a solução de problemas de mobilidade quando esta representa, pelo menos em tese, uma possibilidade de legitimar e ampliar seu poder político? Não teriam outras explicações possíveis? As políticas nacionais de transporte urbano que induziram a formulação dos planos locais não teriam também influenciado a adoção de tipologias de propostas pouco compatíveis com a capacidade de investimento presentes nas realidades socioeconômicas e políticas locais? Os problemas de continuidade verificados nas políticas nacionais não teriam provocado, da mesma forma, descontinuidades e rupturas no planejamento de âmbito local?

O presente artigo parte do pressuposto de que, para entender a pouca efetividade dos planos de transporte elaborados para a RMB, é importante identificar, também, o papel das políticas nacionais de transporte nesse processo.

POLÍTICAS DE TRANSPORTES NO BRASIL

Vasconcellos (2013) aponta dois processos fundamentais ao entendimento das políticas de transporte no Brasil: o processo de urbanização acelerada das cidades brasileiras e a constituição da indústria automotiva no país. O primeiro resultou na expansão da malha urbana, na reestruturação espacial das cidades e no aumento das distâncias e dos tempos de deslocamento e, conseqüentemente, ampliou a necessidade de transporte público. O segundo representou o início da oferta regular e mais acessível de automóveis particulares a uma maior parcela da população composta, inicialmente, pelas classes de renda média e alta e, mais recentemente, por segmentos da classe média baixa. Com isso, o transporte individual se tornou um tema politicamente importante devido ao forte poder de pressão dessas camadas da sociedade sobre a administração e política públicas, além do próprio poder da indústria automobilística.

Ao mesmo tempo em que se alargava a oferta de transporte individual motorizado, assistia-se a uma falta de políticas urbanas consistentes e permanentes no Brasil (Vasconcellos, 2013), notadamente aquelas mais relacionadas ao ordenamento espacial. O processo de esvaziamento sofrido pelo planejamento urbano, sobretudo a partir de meados dos anos 1980, levou à consolidação de um espaço urbano organizado de acordo com os interesses de alguns grupos, especialmente de setores do capital imobiliário.

Vasconcellos (2013) aponta outros fatores de transformações urbanas, econômicas e sociais no Brasil após a II Guerra, que alteraram o comportamento da demanda do transporte urbano. O primeiro foi o sucateamento e declínio gradativo dos serviços de bondes, ocorrido, na maioria das cidades brasileiras que possuíam esse sistema, desde a década de 1930 até a suspensão total, nas décadas de 1960 e 1970, passando aos ônibus, definitivamente, o protagonismo no transporte público das cidades. O segundo foi a prioridade conferida ao modelo rodoviário de desenvolvimento nacional, iniciada ainda nos anos 1930, e intensificada, nos anos 1950, com as políticas de estímulo à indústria automobilística, em detrimento aos demais modos de transporte. Um dos resultados mais visíveis de tais transformações ocorreu em 2005, quando os deslocamentos realizados em transporte individual praticamente se igualaram aos feitos por transporte coletivo (Vasconcellos, 2013).

Na década de 1960, além da criação do Ministério dos Transportes, foi constituído também o Grupo Executivo de Integração da Política de Transportes - Geipot, o qual possuía a finalidade de definir as diretrizes para o planejamento da demanda de transportes no país. A partir da atuação do Geipot, foram introduzidas e difundidas, no Brasil, as técnicas de planejamento de transportes urbanos que vinham sendo desenvolvidas e aplicadas nos países desenvolvidos, principalmente nos Estados Unidos (Vasconcellos, 2013).

A intervenção direta da União na questão do transporte urbano era justificada pelas grandes cidades ressentirem

(...) da ausência de um planejamento preventivo e, da insuficiência de recursos próprios, não apresentando infraestrutura capaz de assimilar rapidamente os novos contingentes populacionais, além de não atenderem às exigências dos novos costumes do mundo moderno (Geipot, 1978, p. 6).

Não obstante a criação do Geipot, a entrada efetiva do governo federal na questão dos transportes urbanos, tanto no planejamento quanto no projeto de sistemas de transporte coletivo, ocorreu somente com a criação da Empresa Brasileira de Transportes Urbanos - EBTU em 1975, quando fatores de ordem externa e interna induziram a ação direta da União nos problemas de mobilidade das cidades, tais como a crise internacional do petróleo e o processo de urbanização desordenada, respectivamente.

À EBTU foi delegada a função de promoção da política nacional de transportes urbanos, com poderes de decisão sobre propostas e investimentos. Dentre suas diretrizes, era ressaltada a de "(...) garantir a prioridade ao transporte coletivo, visando à economia de combustível e de dispêndio de divisas e à redução de poluição ambiental" (Vasconcellos, 2013, p. 53).



A criação da EBTU marcou o deslocamento da ação governamental do desenvolvimento urbano em geral para os transportes urbanos (Schmidt & Farret, 1986 apud Corrêa, 1989). No nível metropolitano, seriam constituídas as Empresas Metropolitanas de Transportes Urbanos - EMTU, responsáveis pela elaboração e coordenação da implantação dos planos de transportes conjuntamente com a EBTU (Mercês, 1998).

Por meio da atuação conjunta, as ações da EBTU e do Geipot se estruturariam a partir de uma metodologia dividida em três etapas. Na primeira, denominada "Recomendações para implantação imediata" (RII), seriam elaboradas propostas com o objetivo de solucionar, em curto prazo, os principais problemas de trânsito urbano, basicamente através de obras e sinalização viárias. Na segunda, de formulação do "Estudo de transportes coletivos" (Transcol), o objetivo principal era propor a reestruturação do transporte coletivo através de medidas de implantação em médio prazo. A terceira e última etapa consistia na elaboração do "Plano Diretor de Transportes Urbanos" (PDTU) contendo recomendações de longo prazo para a adequação do sistema de transportes às diretrizes municipais de uso e ocupação do solo.

Ao longo das décadas de 1970 e 1980, em decorrência do acirramento da crise econômica e da centralização das decisões relativas a financiamentos em nível federal, essa forma de atuação de médio e longo prazo acabou sendo desconsiderada e abandonada, e os PDTU foram esquecidos pelos poderes executivos (Bernardes, 1986, apud Corrêa, 1989).

Ao final da década de 1980 e até sua extinção, em 1991, a EBTU adquiriu mais o papel de agência de fomento que o de agente executor, se restringindo a ações de baixo custo e pouco impacto, voltadas à racionalização dos sistemas existentes, principalmente dos sistemas de transporte por ônibus (Vasconcellos, 2013).

A partir desse momento, apesar do fortalecimento das indústrias e do empresariado relacionados aos ônibus, as cidades brasileiras pouco conseguiram elevar a qualidade do transporte público e aumentar, de maneira consistente, a parcela dos deslocamentos diários realizados no mesmo. Vasconcellos (2013) aponta três motivos que contribuíram para esse quadro: a suspensão da atuação do governo federal nos transportes públicos urbanos, causada pela Constituição de 1988 e pela posterior extinção da EBTU e do setor responsável pelo planejamento do transporte urbano no Geipot; o modelo de regulamentação do transporte público brasileiro, o qual conferiu grandes poderes de resistência aos operadores do sistema; e, finalmente, as políticas de incentivo ao transporte individual por automóvel e motocicletas.

Para fazer face ao agravamento dos problemas urbanos em suas variadas naturezas, o Governo Federal, a partir dos anos 2000, vem

intensificando a sua intervenção nas cidades. Uma dessas medidas foi a criação do Ministério das Cidades em 2003, que ficaria encarregado do desenvolvimento e implantação das políticas públicas urbanas, dentre elas, as de transporte urbano. Ainda na segunda metade da década de 2000, o tema dos transportes urbanos ganhou um novo impulso. As escolhas do Brasil, em 2007, como país-sede da Copa do Mundo de Futebol de 2014, e, em 2009, da cidade do Rio de Janeiro como sede dos Jogos Olímpicos de 2016 colocaram em evidência o debate sobre a mobilidade urbana das cidades brasileiras. O subsequente processo de seleção das cidades-sede para os jogos da Copa, portanto, deu início a uma corrida para o desenvolvimento de projetos que contemplassem a mobilidade urbana, visando ao fortalecimento da candidatura das cidades. Com isso o Governo Federal intensificou, ainda mais, a sua política de investimentos nos temas de transportes urbanos.

A Política Nacional de Mobilidade Urbana, instituída em 2012, bem como os sucessivos Programas de Aceleração do Crescimento - PAC lançados a partir de 2007, e ampliados a partir de pressões da sociedade civil por melhores condições de mobilidade que culminaram em passeatas realizadas em cidades de todo o país a partir de 2013, não apenas destacam, mas também reforçam a importância que os transportes assumem na pauta de atuação do poder público. Ressalta-se que, contraditoriamente, o Governo Federal permaneceu com a política de redução fiscal sobre as indústrias automobilísticas, em curso desde 2008, ação esta que figura como uma das principais causas do crescimento exponencial da frota de automóveis no Brasil¹ e, consequentemente, do agravamento das condições de deslocamento nas cidades. Todas essas políticas e formas de intervenção repercutiram decisivamente no planejamento de transportes na RMB.

PLANEJAMENTO DE TRANSPORTES NA RMB

No início do século XX, o sistema de transporte coletivo de Belém era operado por bondes. Porém, devido aos mesmos problemas operacionais e financeiros enfrentados em outras cidades brasileiras, o sistema de bondes de Belém teve seu serviço interrompido definitivamente em 1947. Dentre estes problemas, vale destacar a acelerada expansão urbana e a incapacidade de expansão do sistema no mesmo ritmo, altos custos de manutenção e investimentos, o baixo valor tabelado das tarifas, agravados pela crescente concorrência com os ônibus, os quais, além de percorrer os mesmos itinerários,

1. Somente no período de 2001 a 2012, o crescimento da frota de automóveis nas 15 principais metrópoles brasileiras foi de 11,4 milhões de unidades, aproximadamente 90,2% (Observatório das Metrópoles, 2013).



www.antp.org.br

progressivamente ampliavam sua área de circulação, atendendo à demanda das áreas de expansão da cidade e de locais aonde os bondes não chegavam, como as áreas de cotas mais baixas (Ribeiro, 2004; Vasconcellos, 2013).

Assim como o ocorrido nas demais cidades brasileiras, a partir do encerramento dos serviços de bondes, a demanda por transporte público em Belém passou a ser suprida quase integralmente pelos ônibus, controlados por uma grande quantidade de pequenos operadores, cada qual com uma frota bastante reduzida (geralmente de um a dois veículos), e que definiam os itinerários de acordo com a demanda, à revelia de qualquer controle pelo poder público.

Os primeiros grandes esforços visando ao ordenamento do sistema de transporte da RMB ocorreram a partir da década de 1970, motivados pela política nacional de transportes e impulsionados pela atuação do Geipot em âmbito nacional, através da elaboração de planos de transportes. De acordo com Mercês (1998, p. 154), nesse período, “do ponto de vista local, a formulação de planos de transporte representava um meio para captação de recursos junto ao governo central”, expectativa que acabou se mantendo ao longo das décadas, embora a existência do plano nunca tenha sido suficiente para garantir os recursos destinados a sua implementação.

Em 1977, foi instalado, em Belém, um escritório regional do Geipot, já sob a denominação Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes. O objetivo era implantar, na RMB, a mesma sistemática de planejamento de transportes definidas pelo Geipot em nível nacional (Corrêa, 1989), ou seja, elaborar o “Estudo de transportes urbanos da Região Metropolitana de Belém” (Eturb/BEL), conforme as três etapas com os diferentes níveis de abrangência citados anteriormente.

A primeira etapa, denominada “Recomendações para implantação imediata” (RII), buscava soluções de rápida implantação destinadas à melhoria imediata das condições de trafegabilidade do sistema viário da RMB, assim como organizar o sistema para estudos posteriores mais detalhados buscando medidas mais efetivas de ordenação do sistema (Azevedo Filho, 2012). Corrêa (1989, p. 171), ao analisar o planejamento e as ações do Geipot nesse período, mostra que “ao facilitar os fluxos de deslocamentos de veículos em geral, incentivou principalmente o predomínio do transporte privado”.

A segunda etapa do Eturb/BEL, o “Estudo de Transporte Coletivo” (Transcol), foi concluída em 1980 e se voltou exclusivamente aos problemas do transporte público metropolitano. Com ele, o problema do transporte urbano passou a ser visto como um problema de adequação entre oferta-demanda por transporte coletivo. Segundo o Geipot

(1980), a cidade de Belém apresentava um longo período de ausência de ação eficaz de planejamento sistematizado que abrangesse a problemática do transporte urbano.

Diferentemente do RII, que teve algumas de suas propostas implantadas – provavelmente em função de uma maior facilidade do poder público em executar obras viárias de pequeno alcance –, o Transcol não conseguiu sair do papel. Ao propor a reorganização das linhas, o estudo enfrentou grande resistência por parte dos operadores do sistema e acabou caindo no esquecimento (Corrêa, 1989). Ademais, nesse momento, com relação às propostas referentes à infraestrutura viária, os recursos financeiros, centralizados no governo federal, já estavam sendo redirecionados para outros setores, como o da habitação e do saneamento (Mercês, 1998).

Pela ordem das etapas estabelecidas, após o Transcol deveria ser elaborado o “Plano Diretor de Transportes Urbanos”. No entanto, o Geipot decidiu não realizar o PDTU naquele momento, alegando que o plano de uso do solo, o qual serviria de insumo fundamental para este, não havia sido realizado a contento pela Prefeitura Municipal de Belém - PMB (Corrêa, 1989).

A empresa optou, então, pela realização do “Estudo de racionalização do transporte coletivo da Região Metropolitana de Belém” (RTC/BEL), concluído em 1986. Este estudo enfatizou, mais uma vez o transporte coletivo em detrimento dos demais modos de deslocamento. O RTC/BEL diagnosticou que, novamente pela “falta de planejamento”, o quadro da RMB pouco diferia daquele de dez anos antes. A situação dos transportes urbanos foi atribuída à ausência de diretrizes que permitissem, ao poder público, a antecipação aos problemas (Geipot, 1986).

Num contexto em que a EBTU se restringia a ações de baixo custo e pouco impacto, o RTC/BEL acabou limitado a uma atualização do Transcol (Azevedo Filho, 2012), contendo propostas de: reorganização de linhas e itinerários; alteração de localização de terminais e pontos de parada; e modificações de parâmetros operacionais das linhas.

Diante do cenário de crise econômica nacional, a EBTU acabou adquirindo o papel de mera agência de fomento intermediando a aprovação de projetos para financiamento junto ao Banco Mundial. Todavia, mesmo não atuando diretamente nos transportes urbanos, a EBTU fomentou a criação das EMTU, às quais caberia a execução das políticas nacionais de transporte nas cidades brasileiras e a gestão do transporte urbano, como ocorrido na RMB, em 1982. Neste contexto, à EMTU coube a gestão do sistema de transporte público da metrópole belenense e, principalmente, os esforços para captação de recursos federais para aplicação na RMB (Tobias, 2004).



Para que os municípios pudessem se candidatar aos recursos do Banco Mundial, a EBTU estabeleceu, como condição, a existência de planos diretores de transporte urbano. Paralelamente, e também por intermédio da EBTU, a Agência de Cooperação Internacional do Japão - Jica, órgão de atuação internacional do governo japonês, estava oferecendo cooperação técnica para elaboração de PDTU para cidades brasileiras.

Após processo de solicitação, a RMB foi selecionada pela Jica e, em 1989, o governo federal firmou acordo de cooperação técnica com esta agência para a elaboração do primeiro Plano Diretor de Transportes Urbanos da RMB - PDTU, sendo este concluído em 1991. Esse documento iniciou um período marcado pela atuação da agência japonesa na RMB e que se estende até o presente momento. A expectativa era de um posterior acordo de empréstimo com o governo do Japão para implantação das diretrizes contidas no plano.

Realizado com colaboração do governo do Estado do Pará, o PDTU/1991 fez um diagnóstico amplo do transporte urbano metropolitano que evidenciou, além da intensificação dos problemas de tráfego, o fracasso da implementação dos planos anteriormente realizados. Ao final, apontou o transporte público por ônibus como a solução de maior viabilidade econômica para a RMB e propôs, dentre outras: a implantação e o prolongamento de corredores de tráfego; a reestruturação operacional do sistema de transporte por ônibus, através da criação de linhas troncais e alimentadoras; e a implantação de canalhas exclusivas para a circulação dessas linhas troncais.

Após a elaboração do PDTU/1991, previa-se a realização de estudos de viabilidade econômica dos projetos prioritários e, em seguida, a solicitação, pelo governo do Pará, de cooperação econômica junto ao governo japonês para a implantação das diretrizes contidas no plano.

Tais ações foram interrompidas pela ampla reforma administrativa no governo federal, que levou à extinção da EBTU. A não designação de outra entidade para realizar as atividades da EBTU acabou dificultando o processo de obtenção de financiamento para execução do PDTU/1991. Somou-se a isso a transferência da gestão do sistema de transporte urbano da esfera metropolitana para o município de Belém e, pouco tempo depois, a extinção também da própria EMTU. Nesse contexto, o setor de transportes urbanos na RMB sofreu de um vazio institucional: o governo do Estado possuía um plano diretor, mas não tinha mais um órgão executor de atuação nos municípios para a efetivação do mesmo, e a Prefeitura de Belém, em contrapartida, não tinha capacidade de endividamento suficiente para o prosseguimento da implantação do PDTU/1991 nem se interessou em incorporar as diretrizes do mesmo a suas ações, dada sua ausência no processo de formulação das mesmas.

Ao final da década de 1990, a Jica demonstrou interesse na atualização do plano e viabilizou um novo acordo de cooperação técnica para a avaliação e revisão do PDTU/1991. Iniciado em 2000 e concluído em 2001, o segundo PDTU manteve, de maneira geral, a mesma concepção básica do PDTU/1991. Suas principais proposições contemplaram: implantação de um sistema integrado de transporte coletivo com linhas troncais e alimentadoras, terminais de integração e canaleta exclusiva para circulação das linhas troncais; projetos viários de implantação e prolongamento de corredores de tráfego; e recomendações para implantação de uma rede cicloviária.

Subsequentemente à realização do PDTU/2001, foi realizado o “Estudo de viabilidade econômica de projetos para o melhoramento do sistema de transporte na Região Metropolitana de Belém”, concluído em 2003. Esse estudo, que buscava subsidiar a solicitação de acordo de cooperação financeira com o governo japonês, abrangeu o sistema de transporte público por ônibus e alguns projetos viários. Seus resultados e proposições, todavia, ficaram hibernando até os esforços do governo do Estado para inserir Belém entre as cidades sede da Copa do Mundo de Futebol.

Em 2008, no contexto da candidatura de Belém para ser sede da Copa, o governo do Estado do Pará resgatou os planos de transportes elaborados pela Jica e identificou a necessidade de atualizar o estudo de viabilidade de 2003 para adequá-lo às demandas de transportes e à situação socioeconômica na RMB correntes. Embora Belém não tenha sido selecionada como cidade sede, procedeu-se à revisão do plano, motivada pela possibilidade de acordo de empréstimo externo junto ao governo japonês.

Novamente por meio de cooperação técnica, a Jica realizou, entre 2009 e 2010, a atualização do estudo de 2003, resultando no documento “Estudo preparatório para o projeto de sistema de transporte de ônibus da Região Metropolitana de Belém”. O objetivo agora era financiar a implantação do sistema integrado de ônibus na RMB. Seguiu, portanto, a ênfase no transporte coletivo realizado por ônibus, mas agora limitando-se exclusivamente aos componentes do sistema troncal de ônibus, incluindo infraestrutura viária de circulação, projetos operacionais, dentre outros. Neste documento, a concepção de transporte coletivo por ônibus se associou ao sistema conhecido como bus rapid transit - BRT. Ressalte-se que esta proposta se fez no bojo da disseminação desse tipo de sistema em várias cidades brasileiras, possibilitada, em grande parte, pelos programas de financiamento federais.

Nesse íterim, em 2011, a Prefeitura de Belém buscou financiamento junto ao Programa de Aceleração do Crescimento II - PAC II, do governo federal, também para um projeto de corredores de BRT em



www.antp.org.br

Belém. Paralelamente, o governo do Estado seguiu o seu processo com a solicitação de acordo de empréstimo externo junto ao Governo do Japão, a qual culminou, em 2012, com a assinatura do contrato de financiamento para a elaboração de projetos e execução de obras de um corredor de BRT na RMB.

A Prefeitura de Belém, tendo obtido sucesso na captação de recursos junto ao PAC II, iniciou, em 2012, as obras de infraestrutura de um dos corredores de BRT na área central de Belém. Porém, mesmo seguindo diretrizes gerais contidas nos planos da Jica, a PMB continuou com as obras à revelia de qualquer compatibilização de projetos com o governo do Estado. As tratativas entre a PMB e o governo do Estado só vieram a acontecer efetivamente a partir de 2013, diante de um contexto político favorável.

Mais recentemente, em 2013, o lançamento de um novo PAC para ações na área de mobilidade urbana após as manifestações da sociedade civil em favor da redução nas tarifas do transporte coletivos e de melhorias das condições de mobilidade ensejou a inscrição e a captação de recursos, por parte da Prefeitura de Belém, para a elaboração de projetos executivos e execução das obras de uma rede de transporte fluvial, corredores de ônibus convencionais, além de outros corredores de BRT, criando a possibilidade de ampliação e diversificação do sistema de transporte integrado em implantação na RMB, ao permitir a inclusão espacial da população que vive nas ilhas e margens de rios que compõem a capital.

Novamente, as políticas nacionais voltadas ao transporte urbano, hoje conduzidas principalmente pela Secretaria de Mobilidade Urbana do Ministério das Cidades, pautam os planos e as propostas de transporte urbano na RMB, agora estimulando a criação de corredores de BRT e aceitando a possibilidade de financiar corredores e terminais passageiros para o transporte fluvial integrado ao sistema BRT. Há que se saber se, desta vez, serão acompanhadas, efetivamente da oferta dos recursos necessários à implantação dos planos e projetos propostos, e se as ações sugeridas referentes ao transporte fluvial serão capazes de começar a romper o paradigma da exclusividade do transporte por ônibus no atendimento do sistema de transporte público de passageiros da metrópole.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A análise do processo de planejamento de transportes da RMB – aqui tratado através dos planos de transportes elaborados para essa região – à luz das políticas nacionais de transporte urbano mostrou haver, historicamente, uma grande correlação entre os planos e as ações locais e metropolitanos e as políticas de transportes praticadas em âmbito nacional. O declínio dos sistemas de bondes, a consolida-

ção dos ônibus como principal forma de transporte público, e a ascensão e a primazia do transporte individual frente ao público são exemplos de processos que ocorreram não somente na RMB, mas também em muitas outras cidades brasileiras.

A partir da década de 1970, o planejamento de transportes na RMB passou a ser executado, principalmente, pelo governo federal e, dessa maneira, seguiu a mesma metodologia de trabalho utilizada pelo Geipot em outras cidades brasileiras. Ademais, a preocupação das políticas nacionais com o transporte público nesse momento, em decorrência da crise da matriz energética nacional, teve reflexos diretos nos planos de transportes locais, os quais se dedicaram, em grande parte, à racionalização do sistema de transporte público por ônibus – ainda que somente no discurso.

Quando o governo federal se retirou do tema dos transportes urbanos, no início da década de 1990, observa-se, com a elaboração do PDTU/1991, o aumento da participação do governo estadual e de um agente internacional, a Jica. Não obstante, os objetivos de ordenamento do sistema de transporte público continuaram os mesmos. Mesmo a atual implantação do sistema BRT na RMB mostra-se inserida em uma preocupação generalizada com o tema da mobilidade frente aos problemas de transporte nas cidades e busca de novas soluções para estes.

Assim, ainda que sob diferentes condições sociais, econômicas, técnicas e políticas, e comandado por distintos agentes em períodos distintos, observa-se que o planejamento de transportes na RMB, sobretudo a partir da década de 1970, sempre esteve vinculado e em consonância com o contexto nacional das políticas de transportes, demonstrando que, mesmo hoje, os esforços locais nesse campo estão condicionados a um movimento político, econômico, social e técnico mais amplo, e ao debate nacional acerca da mobilidade urbana nas cidades brasileiras. Diante disso, parecem ser insuficientes as teses que explicam o não equacionamento do problema dos transportes da RMB exclusivamente pela falta de planos ou pela ausência de interesse político dos governos estaduais e locais. Em certa medida, a ineficácia dos planos de transporte realizados para a RMB reflete a própria ineficácia e contradições das políticas nacionais voltadas para o transporte urbano e metropolitano.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

AZEVEDO FILHO, Mário Angelo Nunes de. *Análise do processo de planejamento dos transportes como contribuição para a mobilidade urbana sustentável*. Tese de doutorado, Escola de Engenharia de São Carlos, Universidade de São Paulo. São Carlos, 2012.



www.antp.org.br

CORRÊA, Antônio José Lamarão. *O espaço das ilusões: planos compreensivos e planejamento urbano na Região Metropolitana de Belém*. Dissertação de mestrado, Núcleo de Altos Estudos Amazônicos, Universidade Federal do Pará. Belém, 1989.

GEIPOT. *Estudo de racionalização do transporte coletivo da Região Metropolitana de Belém*. Brasília: Geipot, 1986.

_____. *Estudo de transportes urbanos da Região Metropolitana de Belém: recomendações para implantação imediata*. Belém: Geipot, 1978.

_____. *Estudo de transportes urbanos da Região Metropolitana de Belém: estudo de transportes coletivos - Transcol*. Brasília: Geipot, 1980.

MERCÊS, Simaia do Socorro Sales das. *Transporte urbano por ônibus na Área Metropolitana de Belém (1966/83): a formação da questão*. Dissertação de mestrado, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, 1998.

OBSERVATÓRIO DAS METRÓPOLES. *Evolução da frota de automóveis e motos no Brasil: 2001 – 2012 (Relatório 2013)*. Rio de Janeiro: Instituto Nacional de Ciência e Tecnologia, 2013.

RIBEIRO, Paulo de Castro. O planejamento de transporte nos últimos 30 anos na Região Metropolitana de Belém. In: LÔBO, Marco Aurélio Arbage. *Estudos sobre meio ambiente e qualidade de vida urbana na Amazônia*. Belém: Unama, 2004, p. 83-114.

TOBIAS, Máisa Sales Gama. Condicionantes históricos da evolução do transporte público na Região Metropolitana de Belém. In: CONGRESSO DE PESQUISA E ENSINO EM TRANSPORTES, 18., 2004, Florianópolis. *Anais...* Florianópolis: Anpet, 2004.

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara. *Políticas de transporte no Brasil: a construção da mobilidade excludente*. Barueri: Manole, 2013.