



VII CINCCI

VII Colóquio internacional
sobre Comércio e Cidade

Fortaleza, 03 a 07 de Novembro de 2020

Legado dos megaeventos nos transportes na dimensão institucional: o BRT como transporte de massa

Legacy of mega events transports in the institucional dimension: BRT as mass transport.

Legado de megaeventos en el transporte en la dimensión institucional: BRT como transporte masivo

GUERRA, Alice Braune; Mestra em Planejamento Urbano; Universidade Federal do Paraná (UFPR)

alicebraune@gmail.com.br

Resumo

Considerando os efeitos da realização de mega eventos esportivos no país nos últimos anos, este trabalho busca avaliar os aspectos institucionais relacionados a implantação de políticas de transportes relacionadas ao sistema BRT (Bus Rapid Transit) no Rio de Janeiro, Fortaleza, Recife e Belo Horizonte, cidades onde o sistema foi implantado nesse período. Considerando os planos diretores promulgados antes da realização do evento e os planos de mobilidade, desenvolvidos e implantados após a criação da política nacional específica; e assim avaliar eventuais rupturas e continuidades. A análise mostra a inexistência de políticas voltadas a implantação do sistema em planos anteriores aos eventos esportivos e a mudança de abordagem nos planos posteriores, onde além da manutenção dos sistemas estão previstas ampliações nas cidades mencionadas.

Palavras-chave: BRT. Megaeventos. Transportes.

Legacy of mega events transports in the institucional dimension: BRT as mass transport.

Abstract

Considering the effects of holding mega sporting events in the country in recent years, this work seeks to evaluate the institutional aspects related to the implementation of transport policies related to the BRT (Bus Rapid Transit) system in Rio de Janeiro, Fortaleza, Recife and Belo Horizonte, cities where this system was implemented in that period. Considering the master plans promulgated before the event took place and the mobility plans, developed and implemented after the creation of the specific national policy; and thus evaluate possible ruptures and continuities. The analysis shows the lack of policies aimed at implementing the system in plans prior to sporting events and the change of approach in subsequent



VII CINCCI

VII Colóquio internacional
sobre Comércio e Cidade

Fortaleza, 03 a 07 de Novembro de 2020

plans, where in addition to the maintenance of the systems, expansions are also planned in the cities mentioned.

Keywords: BRT. Megaevents. Transports.

Legado de megaeventos en el transporte en la dimensión institucional: BRT como transporte masivo

Resumen

Considerando los efectos de la celebración de mega eventos deportivos en el país en los últimos años, este trabajo busca evaluar los aspectos institucionales relacionados con la implementación de políticas de transporte relacionadas con el sistema BRT (Bus Rapid Transit) en Río de Janeiro, Fortaleza, Recife y Belo Horizonte, ciudades donde se implementó este sistema en ese período. Considerando los planes maestros promulgados antes del evento y los planes de movilidad, desarrollados e implementados después de la creación de la política nacional específica; y así evaluar posibles rupturas y continuidades. El análisis muestra la falta de políticas destinadas a implementar el sistema en los planes previos a los eventos deportivos y el cambio de enfoque en los planes posteriores, donde además del mantenimiento de los sistemas, también se planean expansiones en las ciudades mencionadas.

Palabras clave: BRT, Mega eventos, Transportes.

1 Introdução

A construção do conceito de legado urbano para realização de megaeventos justificou os transtornos e serviu de pressuposto para as alterações substanciais das cidades. Esse discurso, que foi historicamente construído a partir das experiências de realização de megaeventos em várias cidades e países, justificava perante a população as noções de desenvolvimento e progresso a partir de intervenções de infraestrutura, Oliveira (2016). Essas justificativas silenciavam uma série de violações de direitos, como as frequentes remoções de população das áreas consideradas de interesse, o reforço da segurança, o aumento da violência policial, além de profundas alterações na legislação específica para o evento.

Este trabalho tem como objetivo principal compreender as rupturas da dimensão institucional na implantação do BRT como sistema de transporte público em quatro capitais brasileiras a partir da realização de grandes eventos esportivos, analisando os indicadores obtidos ao longo do período da sua idealização, implantação e posterior utilização.

2 Metodologia

A determinação da forma de avaliação relacionada aos serviços do sistema de BRT das cidades analisadas tem objetivo de relacionar o aparato institucional relacionado as proposições de mobilidade urbana para os eventos esportivos, considerando ações prévias e posteriores a esse período. Dentro de cada uma das dimensões apresentadas, se mostram as diversas camadas de discussão e possibilidades de análise do objeto selecionado. Portanto, uma aproximação em itens mais específicos é necessária e realizada a seguir.

A possibilidade de avaliação no contexto institucional traz a discussão nessa dimensão através da:

“Referência aos processos decisórios e de controle social na montagem e na implementação do projeto. Envolve a análise (i) das mudanças institucionais identificadas (atores e organizações participantes, parcerias etc.), (ii) dos novos dispositivos legais e/ou modificação da legislação existente, (iii) das características do processo decisório – inclusive das formas de controle social -, (iv) dos modos e operação e implementação do projeto.” (VAINER; OLIVEIRA; LIMA JUNIOR, 2012, p. 19)

A avaliação dessa alteração na conjuntura institucional traz para a discussão a análise de legislações e planos que se relacionam com a inserção de modais nas cidades. Os itens analisados são os planos diretores anteriores a realização dos eventos esportivos e a análise dos planos de mobilidade concomitantes a realização dos eventos esportivos, que analisa no âmbito específico da mobilidade e as ações voltadas para a implantação de sistemas com características semelhantes ao BRT.

3 Discussão e resultados

Considerando os planos diretores municipais como a principal diretriz de planejamento urbano, no campo institucional, considera-se importante avaliar as

ações relacionadas aos transportes nos documentos anteriores a elaboração e implantação dos planos de transporte relacionados aos megaeventos, de maneira a identificar as eventuais rupturas e prosseguimentos nas políticas de transportes municipais.

O primeiro caso é do Rio de Janeiro, que teve seu plano aprovado em 1992 com a necessidade de revisão com o prazo de dez anos. Ainda em 2001, as vésperas da possível atualização, um projeto de Lei de nº 25/2001 traz a necessidade da revisão do documento. Porém a proposta de revisão é realizada apenas em 2006 e depois passa por nova atualização em 2009¹, vindo a ser aprovada em 2011. Mesmo com o início da discussão anterior a toda a movimentação de grandes eventos, o plano diretor de 2011 foi alterado nos anos finais de modo que foram acrescidas emendas relativas à realização dos megaeventos, em menção a copa do mundo 2014 e aos jogos olímpicos, como evidenciado abaixo:

“Art 217 - Parágrafo único. A implementação da Política de Transportes do Município contemplará todos os projetos da área de transportes que serviram de base para a candidatura da Cidade a sede das Olimpíadas, em 2016, e a uma das sedes da Copa do Mundo, em 2014.” (PLANO DIRETOR DE DESENVOLVIMENTO URBANO E SUSTENTÁVEL DO MUNICÍPIO DO RIO DE JANEIRO, 2011)

Este fato corrobora a utilização de mecanismos institucionais na alteração das políticas voltadas ao transporte de modo a privilegiar as demandas das candidaturas dos eventos esportivos, no caso da capital carioca, exemplificados na citação. Fato que também inviabiliza uma análise isenta nesse caso, pois o plano de 2011 claramente atende as demandas dos projetos relacionados aos megaeventos.

Porém a distância temporal de quase vinte anos torna a análise exclusiva do plano diretor de 1992 ultrapassada e por isso a análise será feita de modo complementar entre os planos diretores de 1992 e 2011, como forma de identificar alterações na legislação de transporte da cidade do Rio.

Para a cidade de Fortaleza será considerado o plano de 2009, aprovado em fevereiro deste mesmo ano, meses antes da definição desta cidade como sede do megaevento, portanto, sem maior influência nas ações sugeridas no plano. No caso de Belo Horizonte, o plano considerado será de 1992. A versão seguinte foi aprovada apenas em 2015, após o período da realização da Copa do Mundo na cidade. Em Recife, o plano diretor a ser considerado é de 2008, a cidade teve esse plano como atualização ao de 1991 e por isso será considerado nesta pesquisa.

- Plano diretor do Rio de Janeiro 1992 e 2011

A primeira análise foi realizada no Plano diretor de 1992, no capítulo III que explicita na política de transportes, a priorização do transporte coletivo em relação ao transporte individual dentro do espaço viário é apresentada como o primeiro

¹ O descritivo do processo de aprovação do plano diretor do Rio de Janeiro é apresentado no Relatório de antecedentes e diagnóstico de 2009.

princípio dessa legislação. No artigo 169² é citada a ‘prioridade absoluta’ ao transporte público de passageiros de alta capacidade, seguido de nove incisos que detalham os objetivos dessa priorização. Nesse texto não é abordada qual a ênfase e quais modais seriam priorizados, tampouco quais as regiões onde seriam implantadas. O texto cita a elaboração de um Plano Municipal Integrado de Transportes do Rio de Janeiro onde estariam dispostas todas as ações e projetos para curto, médio e longo prazo, contendo oito planos setoriais que contemplariam os modais existentes na cidade. Apesar de citar em diversos trechos a necessidade do transporte público de alta capacidade, o Plano Diretor (PD) de 1992 não explicita o modal escolhido para essa demanda. Na análise do PD de 2011, no capítulo V da Política de Transportes, a priorização dos transportes públicos aparece no artigo 213³ contido no primeiro item dos objetivos dessa política. Nos objetivos ainda são citadas as políticas de integração física, operacional e tarifária a serem adotadas nesse sistema. Nessa versão, as diretrizes e ações aparecem de forma mais explícita, como:

“Art 214 XI Implantar a Rede Integrada Inter e Intramodal de Transporte, com sistemas tronco-alimentados de ônibus de alta capacidade, climatizados, operando a partir de terminais de integração, por faixas exclusivas segregadas, com tecnologias inteligentes”(PLANO DIRETOR DE DESENVOLVIMENTO URBANO E SUSTENTÁVEL DO MUNICÍPIO DO RIO DE JANEIRO, 2011)

Na definição acima, estão descritos alguns elementos comuns ao sistema de BRT, como a operação por faixas exclusivas segregadas e ônibus de alta capacidade. De forma a complementar as especificações técnicas, a Seção III do documento define as ações estruturantes do plano, onde são citadas explicitamente ações de implantação de modais, como o sistema BRT:

“Art. 215. São ações estruturantes da Política de Transportes:

- IV. Construção de novos terminais de conexões intermodais, estabelecendo a interligação entre os sistemas de transporte sobre trilhos, BRTs/OTRs – Ônibus de Trânsito Rápido (Média/Alta Capacidade) e os sistemas de transporte público coletores e locais; implantação de novos terminais e corredores segregados para o sistema de transporte público por ônibus; (PLANO DIRETOR DE DESENVOLVIMENTO URBANO E SUSTENTÁVEL DO MUNICÍPIO DO RIO DE JANEIRO, 2011)

O trecho evidencia as possibilidades de ampliação e implantação do modal de BRT da cidade, além de sua interligação por terminais de conexões intermodais. Ao todo nesta versão do Plano Diretor está proposta a implantação de seis linhas

² “Art 169 A política de transportes do Município dará prioridade absoluta ao transporte público de passageiros de alta capacidade, na realização dos seguintes objetivos. (PLANO DIRETOR DECENAL DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO, 1992)

³ Art. 213. São objetivos da Política de Transportes: I. constituir uma rede hierarquizada e equilibrada de acessibilidade e mobilidade para a Cidade, com prioridade para o transporte público e para os deslocamentos não motorizados, a partir de políticas integradas de transporte, uso e ocupação do solo e meio ambiente. (PLANO DIRETOR DE DESENVOLVIMENTO URBANO E SUSTENTÁVEL DO MUNICÍPIO DO RIO DE JANEIRO, 2011)

de BRT, estas conectam as zonas da cidade, assim como aeroportos e bairros que teriam grande presença de instalações relacionadas aos eventos esportivos. Tal constatação é um indicativo da influência que a realização dos eventos esportivos no Rio de Janeiro teve nos aspectos urbanos e institucionais, considerando sua incorporação nas diretrizes de desenvolvimento expressas no Plano Diretor.

- Plano diretor Fortaleza 2009

A lei complementar de nº 062 de 2 de fevereiro de 2009 que institui o Plano Diretor participativo do município de Fortaleza, traz em dois capítulos as definições e ações sobre a mobilidade urbana e o sistema de transportes. Na exposição da Política de Mobilidade, diversos incisos mencionam o transporte público de passageiros, principalmente quanto ao acesso e a garantia de eficiência e qualidade. O PD cita a elaboração, de um Plano Diretor de Mobilidade de Fortaleza, onde estariam inclusos outros oito planos setoriais⁴ complementares, e dispõe que este futuro Plano Diretor de Mobilidade deverá seguir todas as diretrizes e ações estratégicas da política de mobilidade tratada pela lei do plano diretor. Divididas em seções, na quinta sessão trata-se do sistema de transporte onde no artigo 41 estão dispostos nove itens referentes a essa política; estes itens pontuam questões como a adequação de oferta, introdução de tecnologias, política tarifária, regulamentação e racionalização, bilhetagem eletrônica entre outras ações (PLANO DIRETOR PARTICIPATIVO DO MUNICÍPIO DE FORTALEZA, 2009).

As proposições acima são os direcionamentos mais concretos sobre a política de transportes nessa edição do PD de Fortaleza. Apesar de algumas ações de modernização como integração multimodal e bilhetagem automática, não aparecem claramente características de implantação de novos modais, tampouco aspectos semelhantes ao sistema de BRT, como menções ao transporte de alta e média capacidade e vias exclusivas de circulação.

Com a aprovação do PD meses antes da formalização da cidade de Fortaleza como cidade sede do evento da copa do mundo de 2014, a análise deste documento mostra que a implantação do sistema BRT não estava planejada para o próximo ciclo de investimentos em transporte da cidade de Fortaleza, mesmo com menor detalhamento das ações, as proposições não se aproximam da caracterização de implantação do BRT.

- Plano diretor Belo Horizonte 1996

A apresentação da política de transportes contida no PD de Belo Horizonte mostra a intenção de priorizar o transporte coletivo através de ações e diretrizes, como mostrado no art 19⁵. Na exposição das ações e diretrizes referentes a melhoria do transporte público, as diretrizes do sistema viário relativas ao transporte

⁴ São estes planos: circulação viária, transporte público, circulação de serviços de carga e operação de carga e descarga, ciclovitário, circulação de pedestres, pavimentação viária, regulação e controle de polos geradores de viagem e de circulação e estacionamento de veículos nas centralidades do município.

⁵ Art 19 – São diretrizes do sistema de transportes: I – desenvolver um sistema de transporte coletivo prevalente sobre o individual, por meio de ações. (PLANO DIRETOR DO MUNICÍPIO DE BELO HORIZONTE, 1996)

público aparecem no art 18⁶ e tratam da melhoria do sistema de transporte coletivo através da complementação por obras viárias, integração de modais e a implementação de pistas especiais para transporte de massa, além de citar o acesso dos transportes a população de baixa renda. Neste trecho identifica-se a intenção da implantação de um novo sistema com características dos sistemas BRT por conta da menção a pista especiais e do transporte de massa, características básicas do sistema.

O propósito de implantação de um novo modal rodoviário é reforçado na parte final do documento, este trecho apresenta metas para o primeiro e segundo ano de implantação do plano, divididos em duas proposições: “a) implantação de sistema de transporte coletivo de média capacidade na região Norte; b) sinalização e melhorias nas av. Antônio Carlos, Amazonas, Paraná e Santos Dumont.” (PLANO DIRETOR DO MUNICÍPIO DE BELO HORIZONTE, 1996).

A formalização da implantação de um novo modal através do PD de Belo Horizonte ainda em 1996, mais de uma década antes da formalização dos megaeventos na cidade e no país, mostra características semelhantes aos sistemas BRT, como a priorização viária, mas não reúne elementos suficientes para considerar a implantação do sistema neste contexto.

- Plano diretor Recife 2008

Os trechos referentes aos transportes e a mobilidade urbana contidos no PD de Recife trazem a conceituação dos termos relacionados, como acessibilidade urbana, mobilidade urbana e desenho universal. Nas diretrizes apontadas no art 74⁷ estão menções as políticas de integração de transportes e a priorização na circulação de pedestres, bicicletas e veículos coletivos; assim como menções a acessibilidade a pessoas com mobilidade reduzida e também a todas as camadas sociais. Na sequência o texto retorna a definir diretrizes, dessa vez do sistema de transporte municipal, onde o trecho referente ao modal do transporte coletivo contém: “II - investir os recursos financeiros provenientes de concessão ou permissão de linhas de ônibus do Recife nos corredores de transporte público de passageiros do município”.

Nessa versão do PD, a menção a implantação de modais com características de transporte de massa pelo modo rodoviário é restrito ao trecho exposto. De todo modo, esse trecho não especifica se os corredores são exclusivos para este modal entre outras características que possam denotar a opção pelo sistema de BRT neste município.

⁶Art. 18 – VIII – tornar obrigatório o planejamento da integração entre o transporte coletivo e o sistema viário; IX – implantar pistas especiais para transporte de massa; (...) XIII – possibilitar o acesso do transporte coletivo e de veículos de serviço às áreas ocupadas por população de baixa renda. (PLANO DIRETOR DO MUNICÍPIO DE BELO HORIZONTE, 1996)

⁷ Art. 74 São diretrizes do Sistema de Mobilidade Urbana do Recife: I - garantia da mobilidade como condição essencial para o acesso das pessoas às funções urbanas, considerando os deslocamentos metropolitanos, a diversidade social e as necessidades de locomoção de todos os cidadãos, em especial as pessoas com deficiência e com mobilidade reduzida; (...) III – priorização da circulação dos pedestres, bicicletas e dos veículos coletivos; IV – adaptação dos serviços de transportes urbanos e infra-estruturas de mobilidade urbana para a inclusão de pessoas com deficiência e mobilidade reduzida; (PLANO DIRETOR DO MUNICÍPIO DE RECIFE, 2008)

De modo geral, ao confrontar os planos diretores das cidades do recorte, vemos poucas menções a implantação do modal de BRT. No caso de Fortaleza, Belo Horizonte e Recife nenhuma das ações propostas se assemelha suficientemente a implantação do sistema de vias exclusivas. E no Rio, o plano diretor é intensamente influenciado por ações relacionadas aos grandes eventos, sendo inclusive citado no plano a fusão entre ações de políticas públicas de transportes e demandas de mega eventos.

Ao contrário de serem previamente planejadas em um contexto mais geral de desenvolvimento urbano, as intervenções necessárias à implementação do evento esportivo são incorporadas e legitimadas nos instrumentos de planejamento. Analogamente ao que afirma Oliveira (2012, p.86) em relação aos grandes projetos urbanos, o planejamento costuma “andar a reboque” das grandes intervenções em vez de orientá-las.

- Planos de mobilidade

Dentro da política nacional de mobilidade urbana, implementada em 2012 no país, está previsto o desenvolvimento de planos municipais de mobilidade urbana. Todos os municípios com mais de 20 mil habitantes passaram a ter a obrigação legal de desenvolver seus planos com ênfase na mobilidade local e implantá-los num prazo de três anos, findando o prazo em abril de 2015. Durante esse processo o prazo foi duplicado, passando a ser considerado abril de 2018 a data final, por conta da medida provisória 748/16, que foi convertida na lei 13.406/16. Ao fim deste segundo adiamento, uma nova medida provisória, de nº 818, de 2018; prorrogou por mais um ano o prazo, que terminaria assim em abril de 2019, sendo o terceiro adiamento consecutivo.

Neste caso, estamos tratando a discussão da mobilidade em diversas capitais do país, que tem a elaboração de seus planos em uma escala maior das demais cidades médias e pequenas. Principalmente por conta das demandas metropolitanas e de concentração populacional que permeiam essas discussões. Abaixo seguem as análises dos planos de mobilidade das capitais Rio de Janeiro, Belo Horizonte, Recife e Fortaleza e as impressões e encaminhamentos relacionados a implantação de modais de BRT, assim como a avaliação das datas nas quais foram elaborados.

- Plano de mobilidade urbana do Rio de Janeiro

No contexto carioca todo o processo de elaboração durou anos, desde a divulgação do diagnóstico em meados de 2015 até a aprovação da legislação em abril de 2019. Para este trabalho, consideraremos a lei final nº 45781 de 3 de Abril de 2019, que institui o plano na cidade. O texto da lei contém de forma bastante sucinta as diretrizes e prioridades do plano e cita os principais encaminhamentos práticos na seção de anexos.

Relacionado ao sistema de BRT, está contida no inciso 4 do artigo 15⁸ a ampliação da rede de corredores com faixa prioritária de circulação considerando o transporte público coletivo; que para o sistema BRT, é um elemento primordial para

⁸ Art 15 § 4 Ampliar a rede de corredores com faixas de circulação prioritária para o transporte público coletivo

seu funcionamento. Na sequência do texto original, a seção do Anexo II traz as proposições finais do estudo, baseadas em todos os diagnósticos e estudos, são 17 'ligações' propostas que conectam diferentes bairros e regiões da cidade através de distintos modais.

Destas ligações, dez continham previsões de conexão com o sistema de BRT da cidade. Mesmo que na maioria previa a construção de vias para expandir o acesso das estações aos demais bairros, as ligações com estações e terminais de BRT foram integradas ao plano de expansão a cidade do Rio com bastante ênfase. Uma das propostas previa a conclusão do sistema de BRT TransBrasil, planejado para os eventos esportivos, sequer foi concluído. E a conexão de duas linhas de sistemas BRT conectando com linhas de alta capacidade a região norte e oeste da cidade.

- Plano de mobilidade de Belo Horizonte

O desenvolvimento do Plano de Mobilidade do município de Belo Horizonte ocorreu entre os anos de 2008 e 2010. Através do decreto municipal nº 15.317 de setembro de 2013, o PlanMob recebeu o nome de Plano Diretor de Mobilidade Urbana de Belo Horizonte, onde estavam previstas revisões periódicas a cada quatro anos por instituições governamentais e da sociedade civil.

Na avaliação da primeira revisão prevista do plano, realizada no ano de 2017, as ações são divididas em aspectos cronológicos de medidas permanentes e de curto, médio e longo prazo. As ações que se referem ao sistema de BRT, aparecem na perspectiva de médio prazo, neste estão contidas quatro ações, das doze propostas, que contemplam diretamente a ampliação das linhas. A complementação do BRT C. Machado e a implantação do BRT Corredor Amazonas, BRT Antônio Carlos e BRT Anel Rodoviário são as propostas diretas que sugerem a ampliação do sistema na cidade de Belo Horizonte.

É importante ressaltar que além das propostas relacionadas ao BRT, outros sistemas e modais também são amplamente contemplados no PlanMob-BH. No nível institucional que abrange os planos, essa predileção futura a outros sistemas de transporte, que não a expansão do BRT, pode significar a atuação limitada a algumas áreas da cidade onde os sistemas já funcionam.

- Plano de mobilidade de Recife

No Recife, o plano de mobilidade elaborado em consonância com a política nacional de mobilidade urbana ainda não foi concluído. Com início da elaboração ainda em 2015, o plano se prolonga e conta com 50% das etapas concluídas. De acordo com o site oficial do projeto⁹, estão sendo realizados os prognósticos, onde são apontados os cenários futuros trabalhados pelo plano. Essa versão do PlanMob contou também com a atualização da pesquisa origem-destino com abrangência metropolitana, substituindo os dados que estavam obsoletos desde 1997.

Nos documentos elaborados e divulgados pelos responsáveis pela confecção do plano até então, estão algumas menções a incentivos do TRO – Transporte Rápido por ônibus; que é uma variação em língua portuguesa para a sigla BRT. No item 6º da proposta de texto que visa instituir o PlanMob Recife, estão

⁹ Disponível em: www.planodemobilidaderecife.pe.gov.br Acesso em Fevereiro de 2020

algumas iniciativas que visam incentivar a implantação de sistemas de transporte público coletivo de alta capacidade¹⁰, garantindo a realização dos projetos necessários e até mesmo a reserva do solo necessário para a realização destes empreendimentos de infraestrutura de transporte de média e alta capacidade.

Na seção seguinte, que trata dos instrumentos de gestão que visam alcançar os objetivos da política imposta, novas menções ao transporte público coletivo são abordadas¹¹. Nessas políticas estão dispostas algumas das prioridades que envolvem incentivos a segregação de espaços exclusivos nas vias públicas para utilização dos transportes coletivos, considerando que a utilização de vias exclusivas são características do sistema de BRT; e cita ainda a captação e priorização de recursos para a ampliação e melhoria da rede de transportes públicos.

Com o documento ainda em elaboração, o PlanMob Recife não traz ações efetivas consolidadas, uma vez que os documentos apresentados ainda serão submetidos a aprovação parlamentar e posterior promulgação. E considerando ainda que o plano está sendo desenvolvido após a realização dos eventos esportivos ainda com muitas etapas a serem realizadas, consideramos que a priorização dos sistemas similares ao BRT é citada em ações de médio e longo prazo, que configura uma medida importante para sua manutenção.

- Plano de mobilidade de Fortaleza

Na cidade de Fortaleza, o plano de mobilidade compôs uma organização maior nomeada de “Plano Fortaleza 2040”. Esse plano de desenvolvimento incluiu o plano mestre urbanístico, o plano de mobilidade e o plano de desenvolvimento econômico e social da cidade. Todos foram desenvolvidos concomitantemente por equipes do Instituto de Planejamento de Fortaleza - IPLANFOR e da Fundação Cearense de Pesquisa e Cultura, FCPC-UFC¹² durante anos de estudos e o plano de mobilidade teve sua conclusão no ano de 2015

Quanto a citação de políticas voltadas para sistemas relacionados ao BRT, o plano é bastante breve, dois sistemas são apresentados como ‘ações em andamento’ na seção que trata das ações voltadas ao transporte público. Dois corredores são citados, o Corredor Antônio Bezerra / Papicu e Corredor Alberto Craveiro. O primeiro apresenta data prevista de conclusão em maio de 2015, no segundo corredor são citadas as intervenções necessárias para sua conclusão, sem menção a previsão.

Nas ações de curto prazo, são amplamente mencionadas as proposições de corredores voltados ao transporte público, e a menção ao total de dez corredores (Fortaleza, 2015). Em nenhum deste existe menção a implantação do sistema de BRT, somente citam os corredores exclusivos, colocando em dúvida qual sistema seria utilizado.

¹⁰ “6.3- a garantia do acesso ao local de emprego e de educação, conforme padrões de qualidade e conforto, mediante a implantação de faixas exclusivas para o transporte público coletivo, de sistemas de Transporte Rápido por ônibus – TRO, de Sistemas de Veículos Leves sobre Trilhos – VLT e da expansão do sistema de trem metropolitano, Metrô” (RECIFE, 2019)

¹¹ “9. a segregação física ou operacional do espaço exclusivo nas vias públicas para os serviços de transporte público coletivo e modos de transporte não motorizados. (RECIFE, 2019)

¹² Disponível em: www.fortaleza2040.fortaleza.ce.gov.br – Acesso em: Fevereiro 2020

Dentro dos planos de mobilidade, que tem a discussão posterior a implantação dos sistemas de BRT nas cidades estabelecidas, a consolidação da discussão é clara. As quatro cidades tem propostas institucionais de fortalecimento e expansão para o sistema, algumas com nível de detalhamento indicando a cobertura e prazos. Destas apenas o Recife não concluiu a versão final do plano, mas as cidades de Fortaleza, Belo Horizonte e Rio de Janeiro trazem nas proposições ações que expandem e consolidam o BRT a curto, médio e longo prazo como parte do sistema de transportes.

4 Conclusões

Na análise institucional foram abordados planos diretores e de mobilidade desenvolvidos pelas prefeituras dos municípios do recorte, a fim de identificar quais as políticas voltadas para a relação dos eventos esportivos e a ampliação de modais e sistemas de transporte. A intenção principal foi verificar se havia nos textos aprovados a iniciativa na implantação de corredores com características de BRT. O caráter temporal do desenvolvimento à aprovação dos planos foi um fator diferencial, pois os itens avaliados foram desenvolvidos entre 1992 e 2015. No caso das cidades de Belo Horizonte, Fortaleza e Recife nenhuma ação proposta no plano foi associada a implantação de sistemas de BRT, mesmo com muitas menções aos transportes de alta capacidade e algumas características do sistema em comum. A exceção fica por conta do Rio de Janeiro, que apresenta propostas para diversas linhas de BRT, incluindo mapas e maior detalhamento. Porém, esse plano apresenta também a fusão de propostas, alinhadas aos grandes eventos esportivos, sendo isso detalhado por meio de um artigo explícito dentro do texto.

Na avaliação dos planos diretores concomitantes aos grandes eventos, vemos uma baixa mobilização prévia das cidades para implantar o sistema de BRT. Mesmo em planos elaborados mais de dez anos antes dos eventos, no caso de Belo Horizonte, até o caso de Fortaleza, que aprovou o plano as vésperas da definição como cidade sede; o BRT não aparece como uma prioridade na política de implantação de transportes de alta capacidade. Esse fator justifica a influência trazida pelas empresas organizadoras dos eventos esportivos na definição dos modais utilizados, considerando as características do BRT e a necessidade de expansão rápida no sistema de transporte das cidades para atender as demandas do evento.

Seguindo nos indicadores de avaliação do campo institucional com os planos de mobilidade, onde a realidade temporal é distinta por terem sido desenvolvidos a partir de 2012, e por isso, buscou identificar as possíveis ampliações no sistema já em implantação e seu fortalecimento.

Em todos os planos de mobilidade finalizados são citadas proposições quanto a ampliação do BRT, exceto no Recife, onde o plano ainda está em desenvolvimento. No Rio, BH e Fortaleza as ampliações do sistema fazem parte dos projetos de médio e longo prazo com a finalização de linhas já propostas (mas que não foram entregues em tempo hábil); e a expansão de sistema, aumentando a cobertura com outras linhas. A predileção pelo sistema BRT nos planos de mobilidade mostra a importância deste no planejamento de transporte das cidades identificadas. O destacamento de projetos em médio e longo prazo mostra que o sistema se mantém como alternativa aos transportes de alta capacidade.

A análise da dimensão institucional na implantação do sistema BRT mostra, portanto, uma dualidade nas ações. Enquanto nos planos diretores a opção pelo sistema BRT é baixa, se resumindo a ações que mencionam corredores ou sistema de priorização de trânsito sem maiores detalhes, na avaliação dos planos de mobilidade o sistema se mostra mais consolidado, com as proposições considerando a consolidação das linhas existentes e novas possibilidades de expansão do sistema. Essa diferenciação no planejamento se altera durante o período do grandes eventos esportivos, quando os projetos do sistema BRT são propostos e implantados no país, mesmo sem relação prévia com as diretrizes institucionais previstas nos planos diretores e se consolidam, após os eventos, como opções de sistemas de transporte público nos planos de mobilidade.

5 Referências

FORTALEZA. INSTITUTO DE PLANEJAMENTO DE FORTALEZA. (Org.). **Plano de mobilidade de Fortaleza - PLANMOB**. Fortaleza: [n.i], 2015. 116 p. Disponível em:

<https://fortaleza2040.fortaleza.ce.gov.br/site/assets/files/publications/fortaleza2040_plano_de_mobilidade_urbana_17-08-2015.pdf>. Acesso em: 01 fev. 2020.

OLIVEIRA, Nelma Gusmão de. Os megaeventos esportivos e a retórica do legado: Uma operação contábil que se converte em discurso. In: VAINER, Carlos et al. **Os megaeventos e a cidade: Perspectivas Críticas**. Rio de Janeiro: Letra Capital, 2016. p. 100-127.

PLANO DIRETOR DECENAL DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO (Município). Lei Complementar nº 16, de 04 de junho de 1992. . 1. ed. Rio de Janeiro, RJ, Disponível em:

<<http://mail.camara.rj.gov.br/APL/Legislativos/contlei.nsf/a99e317a9cfec383032568620071f5d2/758414dfce085d47032577220075c7e4?OpenDocument>>. Acesso em: 01 jul. 2019.

PLANO DIRETOR DE DESENVOLVIMENTO URBANO E SUSTENTÁVEL DO MUNICÍPIO DO RIO DE JANEIRO (Município). Lei Complementar nº 111, de 01 de fevereiro de 2011.1. ed. Rio de Janeiro, RJ

PLANO DIRETOR DO MUNICÍPIO DE RECIFE (Município). Lei nº 17.511, de 29 de dezembro de 2008. . 1. ed. Recife.

PLANO DIRETOR DO MUNICÍPIO DE BELO HORIZONTE (Município). Lei nº 7.165, de 27 de agosto de 1996. . 1. ed. Belo Horizonte, MG.

PLANO DIRETOR PARTICIPATIVO DO MUNICÍPIO DE FORTALEZA (Município). Lei Complementar nº 062, de 02 de fevereiro de 2009 1. ed. Fortaleza.

RECIFE (Município). Texto-base nº [N.I], de 2019. **Texto-base da Proposta de Política Municipal de Mobilidade Urbana e Instrumento Que Institui O Plano de Mobilidade Urbana do Recife**. Recife, PB.

VAINER, Carlos; OLIVEIRA, Fabrício Leal de; LIMA JUNIOR, Pedro de Novais. Notas metodológicas sobre a análise de grandes projetos urbanos. In: OLIVEIRA, Fabrício Leal de et al. **Grandes Projetos Metropolitanos: Rio de Janeiro e Belo Horizonte**. Rio de Janeiro: Letra Capital, 2012. p. 11-23