

INFRAÇÃO ZERO NO TRÂNSITO DE BELO HORIZONTE.

Marcos Fontoura de Oliveira

BHTrans - Diretoria de Planejamento - Av. Engenheiro Carlos Goulart, 900, bairro Buritis, Belo Horizonte - fone 3379-5615 - marcosfo@pbh.gov.br

Eu necessitava de teoria para estruturar meu pensamento, e argumentava com você que um pensamento não estruturado sempre ameaça naufragar no empirismo e na insignificância. Você respondia que a teoria sempre ameaça se tornar um constrangimento que nos impede de perceber a complexidade movediça da realidade.

André Gorz, *Carta a D.* (GORZ, 2008, p.41).

RESENHA

O projeto *Infração zero no trânsito* foi selecionado em 2007 para ser executado e acompanhado como projeto estratégico da BHTrans. Este trabalho descreve alguns processos e resultados obtidos em um período de dezesseis meses. Destaque é dado para os resultados obtidos em quinze trechos-pilotos e os relativos a sete infrações de trânsito.

INTRODUÇÃO

Os professores Carlos Aurélio P. Faria, Carlos Alberto V. Rocha e Cristina Almeida C. Filgueiras concluem um instigante ensaio sobre cooperação, coordenação e intersetorialidade na gestão das políticas públicas valorizando a pesquisa empírica como forma de fazer com que “as prescrições tenham efeito além da retórica”. Isto, logo após afirmarem que é surpreendente a dificuldade “de superação da perspectiva atual, acentuadamente normativa, em direção a um tratamento analítico do problema mais consistente e informado” (FARIA; ROCHA; FILGUEIRAS, 2006, p.7). O ensaio foi publicado em uma revista da Prefeitura de Belo Horizonte que tem o sugestivo nome de *Pensar BH*.

O presente trabalho foi elaborado no âmbito da Diretoria de Ação Regional e Operação (DRO) da Empresa de Transportes e Trânsito de Belo Horizonte S/A (BHTrans). Empresa pública da administração indireta da Prefeitura de Belo Horizonte (PBH), a BHTrans foi criada em 1991 com a finalidade de planejar, organizar, dirigir, coordenar, executar, delegar e controlar a prestação de serviços públicos relativos a transporte coletivo e individual de passageiros, tráfego, trânsito e sistema viário, observado o planejamento urbano municipal. Dentre suas funções, a DRO é a instância responsável por praticamente toda a fiscalização de trânsito no município de Belo Horizonte e onde é centralizado o planejamento operacional de toda a Unidade Integrada de Trânsito (UIT). A UIT é formada por agentes da BHTrans, da Guarda Municipal e da Polícia Militar de Minas Gerais.

Em agosto de 2007, a BHTrans reformulou o seu *Planejamento Estratégico* da gestão 2005/2008 em função da capacidade e governabilidade da empresa em concluir suas atividades estratégicas até 31 de dezembro de 2008. A revisão do planejamento foi ancorada em uma série de debates internos sobre os projetos em andamento, com foco na possibilidade de obtenção de resultados que significassem melhoria efetiva no transporte coletivo e no trânsito de Belo Horizonte. O novo *Planejamento Estratégico* – referente ao período 2007/2008 – passou a ter 47 projetos.

Ao longo dos meses que se seguiram, desde agosto de 2007, dois dos 47 projetos do *Planejamento Estratégico* 2007/2008 foram fundidos em um só, que recebeu o nome de *Tolerância zero no trânsito*. Posteriormente, esse projeto teve seu nome alterado para *Infração zero no trânsito*. Durante sua execução, o projeto foi conduzido como uma atividade burocrática da DRO, com metas e apuração permanente de resultados.

Para melhor se conceituar o método adotado, recorramos às definições para o termo “burocracia”, que foi cunhado pela primeira vez, segundo Norberto Bobbio, na metade do século XVIII. Em seu famoso *Dicionário de Política*, o pensador relata que M. Abrow, em 1970, identificou sete conceitos modernos de burocracia e, por isto, Bobbio nos provoca afirmando que “perante esta ambigüidade do termo alguns estudiosos se questionaram se não seria mais oportuno considerar o vocábulo Burocracia como um exemplo das incertas formulações das ciências sociais primitivas e eliminá-lo do léxico científico moderno” (BOBBIO, 2000, p.124).

É o próprio Bobbio, no entanto, que contrapõe: “Essa pessimística conclusão pode ser, todavia, evitada se tomamos como ponto de referência a conceituação dada por Max Weber que considera a Burocracia como uma *específica* variante moderna das soluções dadas ao problema geral da administração” (BOBBIO, 2000, p.125). Algumas das soluções dadas para a fiscalização do trânsito em Belo Horizonte no escopo do projeto *Infração zero no trânsito de Belo Horizonte* é o que será aqui discutido.

O resultado analítico que aqui se apresenta é uma tentativa de mesclar teoria e prática. Por se tratar de um trabalho acadêmico, permitirá aos burocratas do setor avaliarem seus métodos na busca – permanente – por uma mobilidade urbana sustentável. Por ser parte integrante de um relatório elaborado no final da gestão da BHTrans relativa ao período 2005-2008, aponta resultados que subsidiarão os decisores da política municipal de trânsito de Belo Horizonte na gestão 2009-2012. É o que ensina Charles Lindbom:

Independentemente do que acontece na implementação, precisamos reconhecer que os administradores e burocratas desempenham papel importante no processo de decisão política. [...] No sistema britânico, toda autoridade eleita reconhece de modo explícito que o serviço público tem a função de produzir continuamente estudos e recomendações de políticas para quem quer que ocupe os cargos eletivos em cada momento. (LINDBLOM, 1981, p.62).

DIAGNÓSTICO

A concepção do projeto *Infração zero no trânsito* se dá no momento em que os burocratas da BHTrans recebem o resultado de uma pesquisa quantitativa de avaliação do transporte coletivo e do trânsito de Belo Horizonte. Entre as questões postas aos entrevistados uma aqui nos interessa, em especial: “Cite um comportamento que de vez em quando você pratica no trânsito, mesmo sabendo que é errado, que deveria ser evitado”.

O resultado da pesquisa junto aos motoristas belo-horizontinos é preocupante, pois apenas 31% dos entrevistados que possuem carteira de habilitação afirmaram não terem comportamento *sabidamente errado* e que *deveria ser evitado*. Os comportamentos mais citados pelos outros 69% dos entrevistados foram, em ordem decrescente: avançar sinal (15%), estacionar em local proibido (9%), dirigir com excesso de velocidade (7%), falar ao celular (7%) e fazer conversão irregular (7%). A pesquisa confirma, assim, o que já era observado e vinha preocupando os responsáveis pela gestão do trânsito da BHTrans: motoristas avançando semáforo vermelho em plena luz do dia, carros estacionados ostensivamente sobre passeios, pedestres sendo ameaçados por motoristas apressados até nas faixas de pedestres.

O projeto *Infração zero no trânsito* surgiu como um aperfeiçoamento do projeto originalmente denominado *Tolerância zero no trânsito*. Apesar do forte apelo que tem, o nome *tolerância zero* é antipático e apresenta em si mesmo uma antítese. Afinal, quando se fala em tolerância, pressupõe-se que haveria alguma e, assim, seria mais correto (do ponto de vista semântico) usar o termo *intolerância máxima*. Este termo, no entanto, seria ainda mais antipático. Pesados os prós e contras, optou-se por uma nova denominação do projeto: *Infração zero no trânsito*.

É importante destacar, no entanto, que um projeto que tivesse como meta alcançar *infração zero no trânsito* seria uma atividade fadada ao insucesso ou a consequências desastrosas, desde sua origem. Afinal, os burocratas da gestão do trânsito devem estar atentos para a “nova utopia das sociedades democráticas globalizadas, ditas pós-modernas: suprimir o

mal, o conflito, o destino, a desmedida, em prol de um ideal de gestão tranqüila da vida orgânica”(ROUDINESCO, 2008, p.164).

O alerta de Elizabeth Roudinesco serviu, portanto, para que não se pretendesse montar uma burocracia que almejasse uma cidade sem infrações de trânsito ou, em outras palavras, uma cidade sem qualquer subversão à ordem instituída pela legislação de trânsito. O que passou a ser perseguido foi, tão somente, uma revisão dos procedimentos burocráticos que permitisse a Belo Horizonte ser uma cidade onde as infrações de trânsito não estejam descontroladas. Uma cidade onde sejam menos cometidas exatamente aquelas infrações que possam causar mais risco à segurança das pessoas – em especial os pedestres e, mais especialmente, as pessoas com mobilidade reduzida. Uma cidade, enfim, onde seus cidadãos sejam motivados a fazer uma adesão à legislação de trânsito e onde as instituições públicas e seus empregados tenham ações exemplares na busca de uma mobilidade urbana sustentável.

O nome, portanto, *Infração zero no trânsito*, deve ser entendido como uma espécie de ideal fictício, tal como fez Thomas More quando cunhou a palavra *Utopia* para nominar a ilha onde havia uma sociedade surpreendentemente organizada, uma república com leis, vestuário e costumes correspondendo a um ideal de tolerância e harmonia muito distante das aglomerações urbanas de seu tempo. More, no entanto, à medida que avançamos na leitura de *Utopia*, mostra-nos uma república imperfeita, em parte boa e em parte má, como são todas as nossas cidades.

PROPOSIÇÕES

Por estar a cargo da Diretoria de Ação Regional e Operação (DRO) da BHTrans, a burocracia do projeto *Infração zero no trânsito* foi estruturada nos seguintes pilares: mais presença, mais fiscalização e mais informação, além de revisão permanente, tanto da regulamentação de trânsito na via quanto dos processos de fiscalização.

Os *outputs* do projeto, sinais enviados às demais diretorias da BHTrans, buscaram fazer com que as ações e atividades do projeto tivessem sustentabilidade. Sinais dessa natureza devem ser usados não apenas para divulgar ações e resultados, mas principalmente para estimular – de forma contínua e permanente – uma disputa de valores na sociedade.

Por outro lado, os *inputs* do projeto foram, principalmente, os gerados pela Diretoria de Planejamento da BHTrans, que vem desenvolvendo o *Plano da Mobilidade Urbana de Belo Horizonte*. A DRO, assim, manteve-se vigilante para não adotar, no seu dia-a-dia, ações que se confrontassem com os princípios da mobilidade urbana sustentável, pois a prática diária não pode estar dissonante do discurso oficial.

O projeto *Infração zero no trânsito* é iniciado formalmente em agosto de 2007, quando a Diretoria Executiva da BHTrans aprova a escolha de onze trechos de via nos quais se intensificaria a fiscalização de sete tipos de infração de trânsito. Os trechos são tratados como trechos-pilotos representativos da diversidade encontrada em toda a cidade.

Cada uma das primeiras onze atividades do projeto (uma para cada trecho-piloto) passa a ter um responsável designado e algumas são imediatamente iniciadas. As dificuldades, naturalmente, também surgem rapidamente. Por isto, na busca de troca de experiências, cada responsável passa a apresentar semanalmente aos demais o andamento de seus trabalhos.

Durante a execução das primeiras onze atividades, o projeto *Infração zero no trânsito* vai tendo sua estrutura detalhada. Quando finda a gestão 2005-2008, o projeto conta com 56 atividades, divididas em seis eixos temáticos. Esses eixos são: por assunto, por local (trechos e atuações exemplares), por tipo de veículo, por tipo de motorista, por tipo de dia e por horário. O presente trabalho contém a avaliação de dezoito dessas atividades: onze relativas aos trechos-pilotos e sete relativas às infrações mais combatidas.

O desafio que a DRO se impôs foi assim expresso: sem aumento de equipe, ao longo dos meses as equipes devem ser capazes de fiscalizar extensões cada vez maiores. A meta, por sua vez, foi assim definida: a cada vez que uma equipe de campo for programada e, efetivamente, executar as ações de fiscalização de trânsito ao longo de um trecho, com atenção especial na autuação dos sete tipos de infração considerados menos toleráveis.

deve-se deparar com uma quantidade menor de infrações e, conseqüentemente, deve-se emitir menos Autos de Infração de Trânsito.

RESULTADOS DAS ATIVIDADES POR INFRAÇÃO

As sete infrações de trânsito que passaram a ser mais fiscalizadas no contexto do projeto *Infração zero no trânsito* são: estacionar em passeio, estacionar sobre faixa de pedestres, estacionar em ponto de ônibus, estacionar em local reservado para pessoas com deficiência, estacionar em local regulamentado como “proibido parar e estacionar”, avançar o sinal vermelho do semáforo e fechar cruzamento.

A seguir são apresentados alguns resultados. Destaque-se, no entanto, que deve ser cautelosa a análise dos dados relativos a autos de infração de trânsito (AIT) emitidos pelos agentes da Unidade Integrada de Trânsito de Belo Horizonte (UIT) e dos relativos a notificações de infração de trânsito (NIT) processadas pela BHTrans. Isto, porque as séries históricas que permitem acompanhar a evolução dos AIT e das NIT apresentam uma ruptura em 2008, quando as infrações passaram a ser codificadas com cinco dígitos, em vez de quatro, por força de determinação legal.¹

Façamos, inicialmente, uma avaliação geral dos quantitativos de NIT relativas às infrações selecionadas. Das sete infrações, a mais expressiva em quantidade de NIT é “estacionar no passeio”, responsável por 4,16% do total geral de NIT da UIT, seguida de perto pela infração “avançar o sinal vermelho do semáforo” (3,72%) e por “estacionar em local/horário de estacionamento e parada proibidos pela sinalização - placa R6c” (2,49%). Em outro patamar de quantidade de NIT, em ordem decrescente são os seguintes os percentuais das demais infrações: 0,99% por “estacionar em vagas reservadas para veículos credenciados que transportam pessoas com deficiência”; 0,87% por “estacionar sobre faixa de pedestres”; 0,58% por “estacionar em ponto de ônibus” e 0,25% por “fechar cruzamento”.

A somatória das NIT processadas para as sete infrações responde por 13% de todas as NIT processadas pela BHTrans. Se retirarmos do total de NIT, as relativas a excesso de velocidade (fiscalização eletrônica) e as relativas a estacionamento rotativo, as sete infrações passam a ser responsáveis por 27%: uma participação bastante expressiva por se tratar de apenas sete em um universo de 493 infrações previstas na legislação. A seguir são apresentados alguns resultados relativos a cinco das sete infrações.²

Estacionamento no passeio e estacionamento sobre faixa destinada a pedestre

No caso específico das infrações por estacionamento sobre passeio, os melhores resultados foram observados em frente a estabelecimentos comerciais onde havia meio fio rebaixado irregularmente. Cessada a infração de posturas, resultado de ações articuladas da BHTrans, das Secretarias Adjuntas de Administração Regional de Serviços Urbanos da Prefeitura de Belo Horizonte (PBH) e, por vezes, até do Ministério Público de Minas Gerais, observou-se que tendem a zero as infrações de trânsito por “estacionar sobre o passeio”.

Façamos uma avaliação de todas as NIT do grupo 5452: a infração “estacionar sobre passeio” responde por cerca de 80% desse grupo e a infração de “estacionar sobre faixa destinada a pedestre” responde por cerca de 17%. Assim, 97% das infrações do grupo estão concentradas em duas infrações e os restantes 3% se distribuem entre as demais cinco infrações. Pode-se, portanto, analisar a evolução das NIT relativas às duas infrações

¹ BRASIL (2007). De 1998 até 2008, em todo o Brasil foram utilizados quatro dígitos para tipificar as infrações e a partir de 2008 passaram a ser utilizados códigos compostos por cinco dígitos. Em Belo Horizonte, especificamente, julho de 2008 foi o mês da transição do código de quatro para o de cinco dígitos, quando foram registradas e processadas, tanto infrações anotadas nos 273 códigos existentes de quatro dígitos quanto nos 493 códigos de cinco dígitos. Desta forma, apenas a partir de agosto de 2008 é possível acompanhar a evolução unitária de todos os tipos de infração de trânsito previstos pela legislação vigente.

² Não estão aqui analisadas as infrações por “estacionar em vagas reservadas para veículos credenciados que transportam pessoas com deficiência” e por “estacionar em local/horário de estacionamento e parada proibidos pela sinalização - placa R6c”.

somadas a partir da série histórica do código 5452. O gráfico 1 aponta um crescimento mensal da quantidade de NIT, com um aumento mais acentuado a partir do início de 2007.

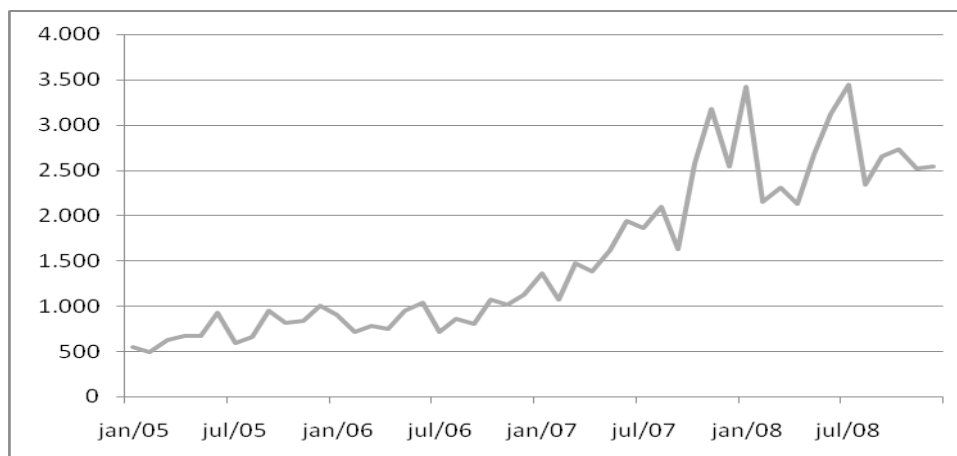


Gráfico 1 – Evolução das NIT com código 5452 em Belo Horizonte processadas pela BHTrans

Avanço do sinal vermelho do semáforo

Dentre as infrações do grupo 6050 está incluída apenas uma constante da lista das sete que foram priorizadas pela BHTrans. Avaliando-se as quantidades de NIT, observa-se que a infração “avançar o sinal vermelho do semáforo” responde por 96% das infrações do grupo, restando apenas 4% para “avançar o sinal de parada obrigatória. Portanto, é a partir da evolução das NIT do grupo 6050 mostrada no Gráfico 2 que pode-se concluir que a quantidade de infrações relativa a “avanço do sinal vermelho” aumentou, significativamente, desde o início de 2007.

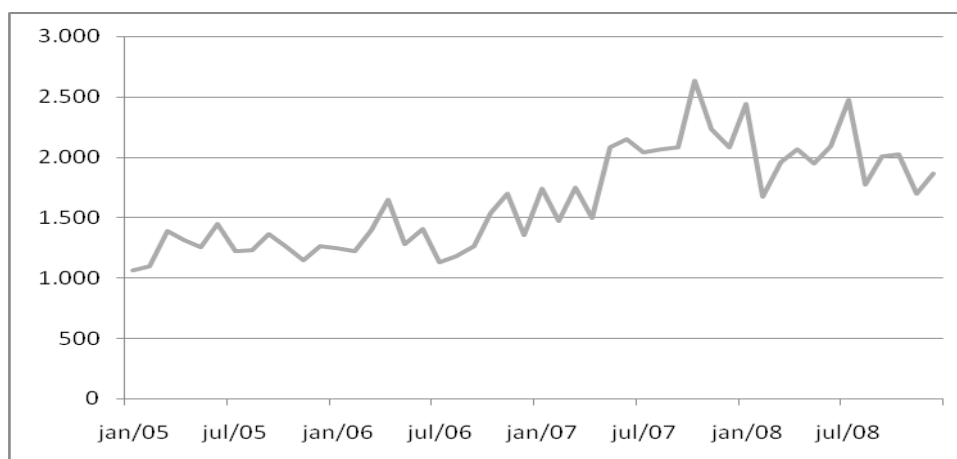


Gráfico 2 – Evolução das NIT com código 6050 em Belo Horizonte processadas pela BHTrans

As demais três infrações constantes da lista das sete mais fiscalizadas pertencem, cada uma, a um grupo único. Por isto, as análises de suas evoluções não sofreram influência da criação do quinto dígito e dispensam considerações prévias.

Estacionar em ponto de ônibus

O Gráfico 3 permite concluir que não há uma tendência definida para as NIT aplicadas por “estacionar em ponto de ônibus” (código 5509-0) e, por isto, essa análise precisa ser refinada usando-se outras variáveis como local, dia da semana, horário etc. Destaque-se, no entanto, que o mês de janeiro de 2007 marca a transição de uma tendência de queda, para

uma tendência de crescimento da quantidade de NIT relativas a “estacionar em ponto de ônibus”.

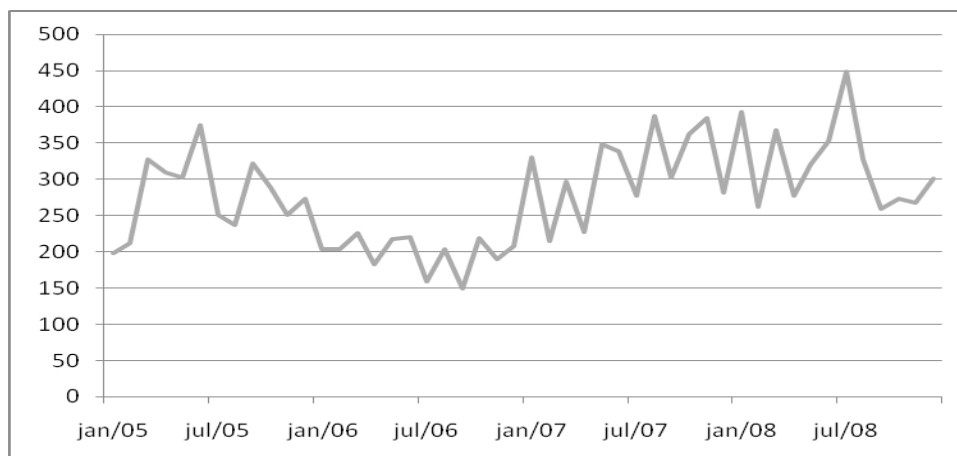


Gráfico 3 – Evolução das NIT com código 5509 em Belo Horizonte processadas pela BHTrans

Fechar cruzamento

Avaliando as quantidades de NIT de 2005 a 2008 no Gráfico 4, observa-se um crescimento contínuo das relativas a “fechar cruzamento”, com pico em novembro/2007.

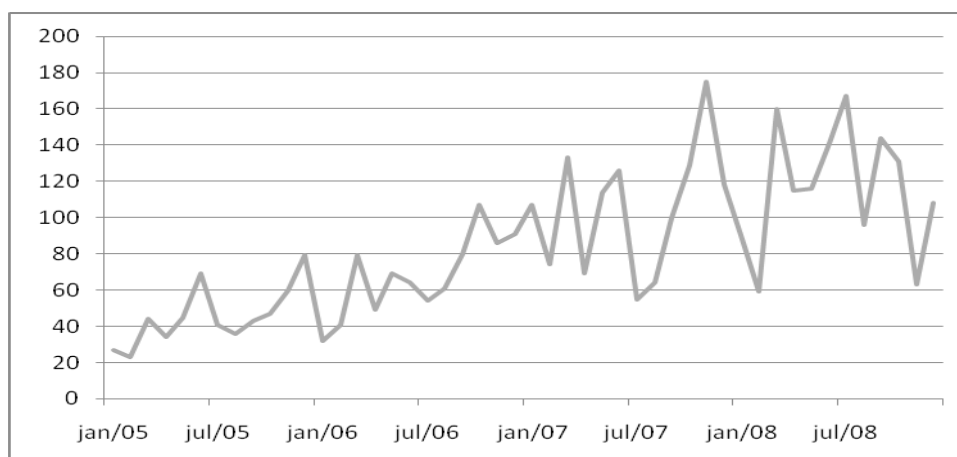


Gráfico 4 – Evolução das NIT com código 5630 em Belo Horizonte processadas pela BHTrans

RESULTADOS DAS ATIVIDADES POR LOCAL

O método estabelecido para esse grupo de atividades foi o de apuração mensal de resultados para cada trecho. De posse dessa apuração, foi possível comparar, mensalmente, os resultados dos trechos de cada região entre si, de trechos de regiões diferentes e, também, comparar os resultados das regiões com a média de todas as regiões agrupadas. Recordemos que estamos aqui tratando de onze trechos distribuídos por seis regiões.

As comparações permitiram refinar os indicadores inicialmente adotados. Lembrando que as ações por local tiveram início em setembro de 2007 e os resultados foram apurados mensalmente até dezembro de 2008, ao final do período de análise o indicador selecionado como o mais representativo dos resultados obtidos foi denominado como Índice de Autuação (IA).

Para cada um dos onze trechos-pilotos foi mensalmente apurado:

IA = $\frac{A}{E}$, expresso em AIT/km, onde:

A = n.º de Autos de Infração (AIT) emitidos por todos os agentes de trânsito lotados na gerência responsável pela fiscalização rotineira de trânsito no trecho;

E = n.º de ações de fiscalização programadas e realizadas pela gerência responsável pela fiscalização rotineira de trânsito no trecho, multiplicado pela extensão (em quilômetros) de cada trecho.

Também mensalmente, foi apurado o “IA” de cada região e o “IA” de Belo Horizonte, tomando-se, respectivamente, a somatória de “A” e de “E” de todos os trechos de cada região e a somatória de todas as regiões.

A evolução do IA de Belo Horizonte de setembro/2007 a dezembro de 2008 pode ser observada no Gráfico 5, demonstrando que a meta e o desafio expressos foram cumpridos. O Gráfico 6, por sua vez, permite concluir que a fiscalização está atuante, pois o “IA” também poderia ter reduzido mensalmente (como o foi) por força de uma fiscalização ineficiente que emitisse cada vez menos autos de infração, sem que o resultado pudesse ser considerado positivo. O Gráfico 7 completa a análise, pois por ele se pode concluir que o indicador “IA” tem tendência de queda porque a variável “E” tem uma tendência de crescimento maior que a tendência da variável “A”.

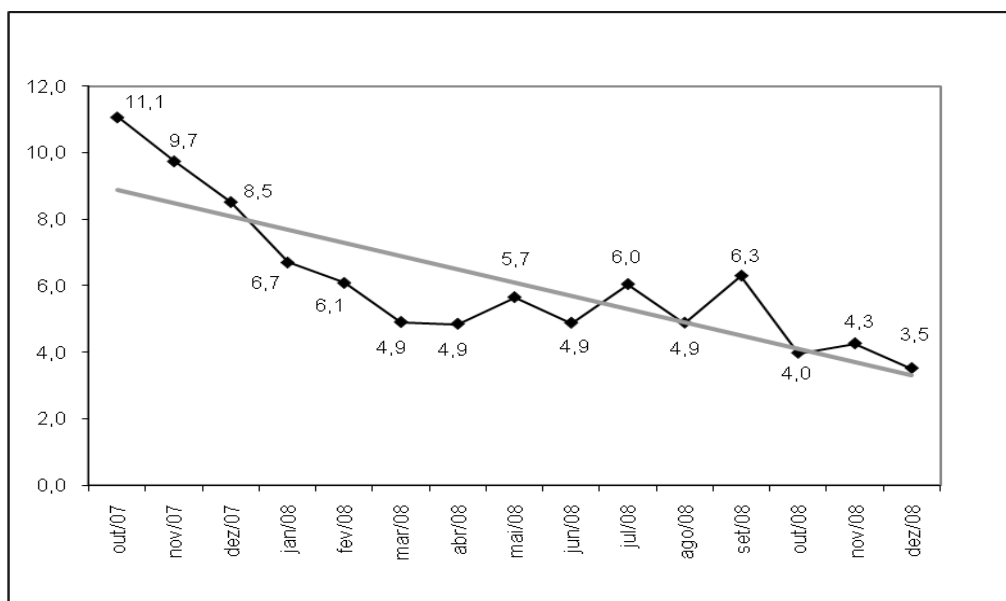


Gráfico 5 – Evolução mensal do Índice de Infração (IA) de Belo Horizonte

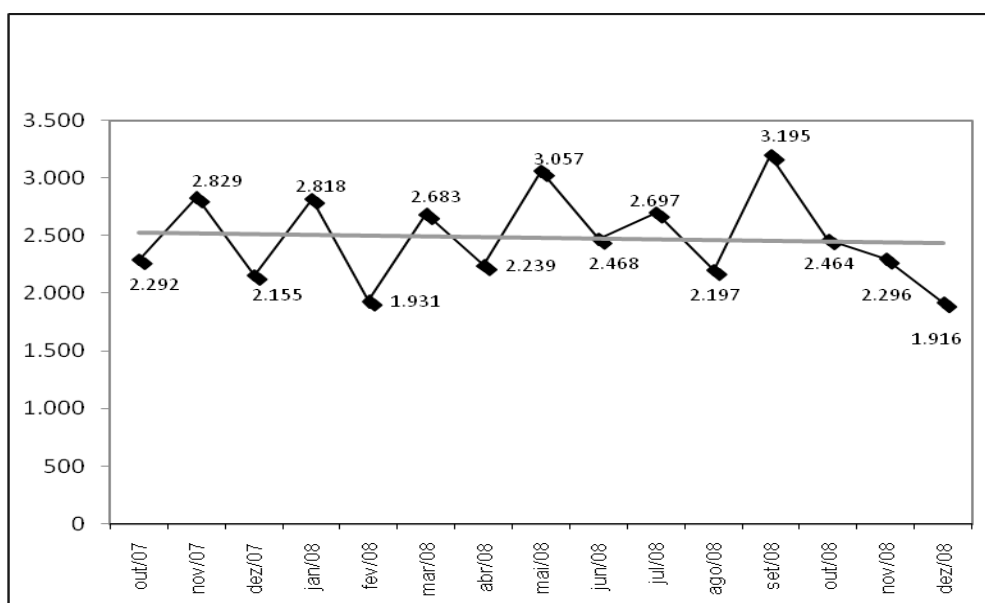


Gráfico 6 – Evolução mensal do n.º de AIT emitidos (A) de Belo Horizonte

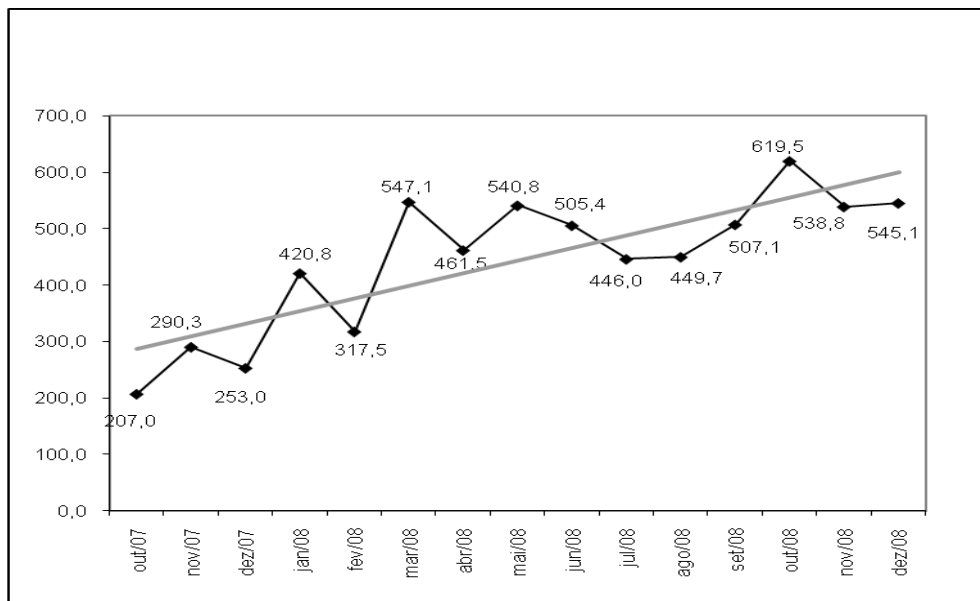


Gráfico 7 – Evolução mensal da quilometragem fiscalizada (E) em Belo Horizonte

CONCLUSÕES

Zuenir Ventura, analisando os efeitos da queda nos índices de acidentes de trânsito observados logo após a entrada em vigor, em junho de 2008, da lei que ficou conhecida como *Lei Seca*, escreveu uma interessante crônica intitulada “A lei é chata, mas é lei”. Nela, o escritor e jornalista diz que no Brasil “as coisas funcionam por impacto ou choque” e que “É reconhecida a rebeldia dos motoristas brasileiros à disciplina no uso do automóvel, mas isso não quer dizer que o parisiense ou o nova-iorquino sejam mais bem-educados do que nós, e sim que estão sujeitos a uma implacável punição. Aprenderam pagando” (VENTURA, 2008, p.7). E ele vai ainda mais longe e afirma: “A experiência de outros países ensina que os nossos níveis de transgressão motorizada não se resolvem com campanhas educativas, mas com repressão. Nessa matéria o castigo é a melhor educação”.

Não é possível afirmar, apenas com os dados coletados e analisados no presente trabalho, que a repressão seja, realmente, a melhor ação para se conseguir reduzir os níveis de infração de trânsito em Belo Horizonte. No entanto, a bem da segurança no trânsito, é indiscutível o efeito da adoção conjunta de mais fiscalização, mais presença e mais informação nas atividades que compõem o projeto *Infração zero no trânsito*.

Com a Guarda Municipal incorporada na Unidade Integrada de Trânsito (UIT) de Belo Horizonte, um dos desafios atuais é a definição de metas para cada uma das equipes que compõem a unidade e perseguir resultados.

A articulação da fiscalização de trânsito com a fiscalização urbanística da PBH também será fundamental para se alcançar as metas definidas para a UIT. Se os fiscais de trânsito trabalharem em sintonia com os fiscais urbanísticos, o efeito dessa fiscalização pode ser surpreendente. O trabalho conjunto mostrará à sociedade que o Município possui uma eficiente máquina burocrática de fiscalização. Isto, por si só, já propiciará alcançar resultados bastante positivos.

Uma cidade onde os funcionários públicos em geral, dos três níveis de governo e dos três poderes, cumprem as leis de trânsito é, certamente, uma cidade onde os burocratas da operação, fiscalização e educação de trânsito podem trabalhar de forma mais eficiente. Por isto, é fundamental buscar os meios para que os órgãos públicos instalados em Belo Horizonte apostem na necessidade de se fazer uma adesão ética às leis de trânsito. Esta tarefa, seguramente, será de toda a PBH e não apenas da BHTrans.

No assunto trânsito, o desafio permanente da BHTrans é o de executar a engenharia de trânsito de uma cidade que precisa ser – e pode ser – capaz de atender os anseios de cada um dos seus dois milhões de habitantes e de todos os moradores de outras cidades que

passam por aqui. Isto, independente da condição física de cada um, da idade, da renda (ou da falta de renda), da saúde, da cor, enfim. Não somos todos iguais, somos todos diferentes, mas as nossas necessidades devem ter o mesmo valor.

Como precisamos de um pacto de ordem para que a cidade não se transforme numa Torre de Babel, nossa tarefa é a de dar garantias para uns e fazer valer proibições para outros. Mas a cidade funciona de forma muito diferente ao longo dos meses e ao longo dos dias da semana. A cidade funciona de forma diferente ao longo de um mesmo dia e muitas vezes as restrições estabelecidas no trânsito são desnecessárias.

O desafio maior, no trânsito, é estabelecer um “combinado” factível do que pode e do que não pode, para que quando os agentes estiverem operando e fiscalizando, os cidadãos acreditem que eles o fazem para o bem de todos, e não para dificultar ou porque se acham melhores ou, pior ainda, para arrecadar recursos e/ou aumentar salário dos agentes. A construção – e manutenção – da imagem do agente de trânsito é tarefa a ser perseguida sem medir esforços.

E fica aqui, desde já, um alerta aos burocratas que trabalham diariamente na operação, fiscalização e educação de trânsito. Que se lembrem, sempre, de Max Weber, em especial de quando ele diz que o burocrata deve agir sem paixão e sem dor.

O sociólogo alemão Reinhard Bendix, em seu impactante livro *Construção Nacional e Cidadania*, descreve de que forma sociedades particulares apresentam respostas singulares a questões universais (BENDIX, 1996). A máquina burocrática da Prefeitura de Belo Horizonte, acreditamos, é capaz de apresentar respostas não só singulares, mas bastante inteligentes para os (cada vez mais complexos) problemas urbanos: este é um dos desafios que se apresentam ao atual prefeito.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BELO HORIZONTE. Prefeitura Municipal. Lei n.5.953 de 31 de junho de 1991. *Autoriza o Executivo a constituir e organizar uma sociedade de economia mista sob a denominação de Empresa de Transportes e Trânsito de Belo Horizonte S/A -BHTRANS – e dá outras providências.* DOM, Belo Horizonte.

BENDIX, Reinhard. Autoridade administrativa no Estado-Nação. In: _____. *Construção nacional e cidadania: estudos de nossa ordem social em mudança.* Tradução de Mary Amazonas Leite de Barros. São Paulo: EdUSP, 1996. cap.4, p.139-175.

BOBBIO, Norberto et al. *Dicionário de Política.* Tradução de Carmen C. Varriale et al. 5.ed. Brasília: Editora UnB; São Paulo: Imprensa Oficial do Estado, 2000. 2v. 1318p.

BRASIL. DEPARTAMENTO NACIONAL DE TRÂNSITO – Denatran. PORTARIA nº 28/2007, 29 maio 2007. *Estabelece os campos para as informações mínimas que deverão constar do Auto de Infração e define a formatação, codificação e preenchimento do Auto de Infração.*

DOXA – Instituto de Pesquisa. *Pesquisa quantitativa – avaliação do transporte coletivo e trânsito em Belo Horizonte.* jun.2007. 160p.

FARIA, Carlos Aurélio Pimenta de; ROCHA, Carlos Alberto de Vasconcelos; FILGUEIRAS, Cristina Almeida Cunha. Cooperação inter-organizacional e resiliência das instituições: notas sobre a intersectorialidade na gestão das políticas públicas. *Pensar BH / Política Social*, Belo Horizonte, n.15, p.5-7, abr./jun. 2006.

FRANÇA, Júnia Lessa França e VASCONCELLOS, Ana Cristina. *Manual para normalização de publicações técnico-científicas.* 8.ed.rev. e ampl. Belo Horizonte: Ed.UFMG, 2007. 255p.

GORZ, André. *Carta a D. – História de um amor.* Tradução de Celso Azzan Jr. São Paulo: Annablume: Cosac Naif, 2008. 80p.

LINDBLOM, Charles E. *O processo de decisão política.* Tradução de Sérgio Bath. Brasília: Editora UnB, 1981. 124p.

MORE, Thomas. *Utopia.* Tradução de Jefferson Luiz Camargo e Marcelo Brandão Cipolla. 2.ed. São Paulo: Martins Fontes, 1999. 219p.

VENTURA, Zuenir. A lei é chata, mas é lei. *O Globo*, Rio de Janeiro, 9 jul. 2008. 1º Cad., p.7.