



PROPOSTAS PARA UMA

**Cidade em  
Movimento**

## ANÁLISE DE PROGRAMAS DE GOVERNO

CANDIDATOS A PREFEITO - OUTUBRO/2020

## O Movimento Nossa BH

Nestas eleições municipais de 2020, o Movimento Nossa BH realiza a divulgação de sua análise das propostas sobre o tema de mobilidade urbana presente nos programas de governo das 15 candidaturas à prefeitura da cidade.

O Movimento Nossa BH é uma organização da sociedade civil fundada em 2008 em Belo Horizonte, e busca, a partir da disponibilização de informações, análise de dados e políticas públicas e mobilização popular, construir cidades mais justas, democráticas e sustentáveis. Na Região Metropolitana de Belo Horizonte o Movimento Nossa BH apoia a construção da rede de coletivos *Mobiliza RMBH*, e participa de diversos espaços institucionais de políticas públicas, como o Conselho Municipal de Política Urbana (COMPUR), o Comitê Municipal de Mudanças Climáticas e Ecoeficiência (CMMCE) as Comissões Regionais de Transporte e Trânsito (CRTTs), o Fórum Técnico de Mobilidade Urbana da Agência Metropolitana da RMBH, entre outros. Assim, o Nossa BH se baseia em uma perspectiva de análise, debate e formulação de políticas públicas, a partir da presença em espaços institucionais combinada com a constante troca, escuta e mobilização de coletivos comprometidos com as pautas de combate às desigualdades, mudanças climáticas e mobilidade urbana.

Portanto, faz parte do compromisso do Movimento Nossa BH com Belo Horizonte nas eleições avaliar e repercutir a pertinência das propostas sobre mobilidade urbana, presentes nas candidaturas que pleiteiam a prefeitura

## Sobre a incidência nas eleições de 2020

Além da análise dos programas de governo, coletivos da Rede Mobiliza RMBH, lançaram a campanha “**Cidade em Movimento: 24 propostas para BH até 2024**”. Ela é resultado da parceria entre o Movimento Nossa BH e a Associação Coletiva da Juventude Olga Benário, a Associação dos Ciclistas Urbanos de Belo Horizonte, o Bike Anjo BH, Engajamundo BH, o Fórum das Juventudes da Grande BH, Instituto de Cultura Macunaíma, o Movimento Tarifa Zero BH e o Movimento Viva Lagoinha.

A Campanha Cidade em Movimento apresenta a todas as candidaturas da cidade um conjunto de 24 propostas distribuídas em oito eixos transversais que abordam a reformulação da mobilidade urbana e da política ambiental e climática da cidade, conjugada com políticas de combate às desigualdades socioespaciais, raciais e de gênero e atenção com a periferia.

A proposta foi enviada a todas as candidaturas e o grau de adesão destas ao seu conteúdo será continuamente atualizado no site: <http://mobilizarmbh.org/>

Em conjunto com a presente análise temática de mobilidade urbana, espera-se que o posicionamento e elaboração de cada candidatura nesses temas seja devidamente elucidado.

## A metodologia de análise dos programas

A análise das propostas de mobilidade urbana presentes nos programas das candidaturas se baseia, principalmente, na adequação do programa à atual legislação vigente no país. Sendo assim, tomaram-se como principais referências a **Política Nacional de Mobilidade Urbana** (PNMU - Lei federal nº 12.587 de 3 de janeiro de 2012) e o recém-promulgado novo Plano Diretor do Município de Belo Horizonte (lei municipal n 11.181 de 8 de agosto de 2019), no qual está contido o **Plano Diretor de Mobilidade Urbana de Belo Horizonte – PlanMob-BH**. Este último, foi elaborado ao longo dos últimos dez anos, passando por uma revisão popular na IV Conferência Municipal de Política Urbana em 2014 e duas revisões técnicas realizadas pela BHTRANS. Tomou-se como base para as análises, os programas de governo submetidos ao TRE no registro da candidatura, até o dia 27/09/2020.

Sendo assim, a adequação à legislação municipal e, portanto, à legislação federal, é pré-requisito para que as propostas apresentadas pelas candidaturas sejam factíveis. Como não há espaço hábil para se avaliar o mérito específico de cada proposta, avaliou-se aqui se o texto do programa e suas propostas contemplam as diretrizes básicas existentes nessas duas legislações. Em caso positivo, a candidatura pontua naquele quesito, em caso negativo, deixa de pontuar. Os critérios abordados são:

**Tabela 01:** Critérios de avaliação dos programas de governo - parte 1

<b>Política Nacional de Mobilidade Urbana - PNMU</b>		<b>Plano Diretor</b>	
<b>Artigo</b>	<b>Critério</b>	<b>Artigos</b>	<b>Critério</b>
5º	Acessibilidade universal	296 a 300	Adequação e integração a outras políticas urbanas
6º	Sustentabilidade ambiental	301 a 319	Políticas para os modos de transporte diversos
	Priorização do transporte coletivo	331 a 335	Integração física e tarifária dos modos de transporte e políticas de preço
	Priorização do transporte ativo	329/30; 336/8	Políticas de informação e divulgação
7º	Combate às desigualdades de raça, território e sociais		
14 e 15	Previsão de participação popular		

Além dos critérios relacionados à legislação vigente, foram adicionados outros dois critérios considerados fundamentais para a qualidade e coerência de uma política municipal de mobilidade urbana:

(i) **Previsão de recursos orçamentários para as propostas realizadas;**

(ii) **Previsão de integração metropolitana** - mesmo que não seja de responsabilidade exclusiva da administração municipal, sua previsão é fundamental para as políticas de mobilidade urbana.

Por fim, por se tratar justamente de uma campanha municipal no tema de mobilidade urbana, o Movimento Nossa BH considerou que é necessário ressaltar também as propostas que objetivamente vão contra os critérios anteriormente estabelecidos aqui. Nesse sentido, criou-se um sistema de pontuação negativa para aquilo que fere os princípios, diretrizes e objetivos tanto da atual Política Nacional de Mobilidade Urbana como do Plano Diretor de Mobilidade Urbana de Belo Horizonte.

Medidas como a priorização de automóveis individuais sobre os modos ativos, por exemplo, ferem diretamente as diretrizes da PNMU (art. 6º, II - prioridade dos modos de transportes não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado). Também vai contra a normativa, o favorecimento de altas velocidades em detrimento da segurança dos modos ativos (art. 5º, VI - segurança nos deslocamentos das pessoas). Dessa forma, ações que ferem frontalmente as diretrizes da mobilidade urbana, serão ressaltadas negativamente.

Assim, a avaliação geral do programa de governo de cada candidatura passa pela adequação a doze critérios positivos e ausência de propostas negativas, perfazendo um cenário da seguinte maneira:

**Tabela 02** - Consolidação dos critérios de avaliação dos programas de governo na área de mobilidade urbana

<b>Critério</b>	<b>Legislação</b>	<b>Avaliação</b>
Acessibilidade universal	PNMU (Artigo 5)	positiva
Sustentabilidade ambiental	PNMU (Artigo 6)	positiva
Priorização do transporte coletivo	PNMU (Artigo 6)	positiva
Priorização do transporte ativo	PNMU (Artigo 6)	positiva
Combate às desigualdades de raça, território e sociais	PNMU (Artigo 7)	positiva
Adequação e integração a outras políticas urbanas	Plano Diretor (artigos 296 a 300)	positiva
Políticas para os modos de transporte diversos	Plano Diretor (artigos 301 a 319)	positiva
Integração física e tarifária dos modos de transporte e políticas de preço	Plano Diretor (artigos 331 a 335)	positiva
Políticas de informação e divulgação	Plano Diretor (artigos 329-330, 336-338)	positiva
Previsão de participação popular	PNMU (artigos 14 e 15)	positiva
Previsão de recursos orçamentários	Não se aplica	positiva
Previsão de integração metropolitana	Não se aplica	positiva
Proposta objetivamente contrária às diretrizes legais da mobilidade urbana, justa e sustentável	Não se aplica	negativa

## Resultados da avaliação dos programas de governo

Critério \ candidatura	Áurea Carolina (PSOL)	Nilmário Miranda (PT)	Alexandre Kalil (PSD)	Wadson Ribeiro (PC do B)	Wanderson Rocha (PSTU)	Luísa Barreto (PSDB)	Rodrigo Paiva (Novo)	Prof. Wendel Mesquita (Solidariedade)	Marcelo Souza e Silva (Patriota)	João Vítor Xavier (Cidadania)	Lafayette Andrada (Republicanos)	Presença do critério
Acessibilidade universal	ok	ok	ok	ok		ok	ok	ok		ok		8/11
Sustentabilidade ambiental	ok	ok	ok			ok	ok		ok			6/11
Priorização do transporte coletivo	ok	ok	ok	ok	ok	ok	ok	ok	ok	ok		10/11
Priorização do transporte ativo	ok	ok	ok	ok	ok	ok	ok	ok	ok	ok	ok	11/11
Combate às desigualdades de gênero, raça, território e sociais	ok	ok	ok	ok					ok			5/11
Adequação à integração com outras políticas urbanas	ok	ok							ok	ok		4/11
Diversidade dos modos de transporte	ok	ok		ok	ok	ok	ok	ok	ok		ok	9/11
Integração física e tarifária, políticas de preço	ok	ok		ok	ok	ok	ok					6/11
Políticas de informação e divulgação			ok				ok	ok	ok	ok	ok	6/11
Previsão de participação popular	ok	ok	ok		ok			ok				5/11
Previsão de recursos orçamentários	ok	ok	ok	ok	ok							5/11
Previsão de integração metropolitana		ok		ok		ok			ok		ok	5/11
Perda de pontos - propostas contrárias à mobilidade urbana justa e sustentável			1 proposta					1 proposta	4 propostas		5 propostas	11 propostas

<b>*Não se aplica</b>			<b>Legenda</b>				
Fabiano Cazeca (PROS)	Carta de apresentação, sem detalhamento de programa		ok	categoria presente			
Marília Domingues (PCO)	Programa padronizado nacional, sem menção à mobilidade urbana			categoria ausente			
Bruno Engler (PRTB)	Não apresentou programa						
Cabo Xavier (PMB)	Não apresentou programa						

## Balanço geral da mobilidade nos programas

A análise dos programas apresentados mostra que, de uma forma geral, há uma adequação positiva das candidaturas à legislação vigente e aos princípios da mobilidade urbana justa e sustentável, com uma média de metade dos requisitos sendo cumprida. Isso se deve à presença de medidas voltadas para a priorização do transporte ativo (com medidas voltadas para a bicicleta e pedestre em todos os programas) e à priorização do transporte coletivo, com 10 de 11 candidaturas pontuando.

Figurando com a menor presença, está a categoria de **“Adequação à integração com outras políticas urbanas”**, com menções apenas em 4 das 11 candidaturas com programas de governo analisados. Isso significa que políticas de transporte orientado ao desenvolvimento urbano, de integração com meio ambiente e com as políticas sociais do município, previstas no plano diretor, não são levadas em consideração na elaboração das propostas dos candidatos à prefeitura.

Com apenas cinco menções entre as onze candidaturas estão as categorias de **“combate às desigualdades de gênero, raça, território e sociais”**, **“previsão de participação popular”**, **“previsão de recursos orçamentários”** e **“previsão de integração metropolitana”**. Em relação à primeira categoria, cabe ressaltar que poucas candidaturas citam medidas amplas e estruturais e que medidas que visem combater violência de gênero ou priorizar o transporte nas periferias já foram consideradas suficientes para esse critério. Sobre a participação popular, cabe destacar que sua ausência é também sinal de uma perspectiva tecnocrática sobre a mobilidade urbana, e que já há, em Belo Horizonte, nove comissões regionais de transporte e trânsito em funcionamento. Já o Conselho Municipal de Mobilidade Urbana, previsto no Plano Diretor, não está em funcionamento no município.

O quesito de **“previsão de recursos orçamentários”** para as ações propostas é considerado cumprido mesmo quando mencionado genericamente, como “lutar por recursos junto ao governo federal”. Em geral, percebe-se que há uma prática, em crescente desuso, em campanhas municipais de promessas de novas tecnologias de transporte cuja implementação está além da capacidade orçamentária municipal. Sobre **integração metropolitana**, como mencionado, sabe-se que sua efetivação não depende apenas de Belo Horizonte e sim de regulações a nível estadual, mas é indubitável que o reconhecimento e protagonismo de Belo Horizonte para a solução desse problema é o primeiro passo necessário.

Propostas nas categorias **“sustentabilidade ambiental”** e **“políticas de informação e divulgação”** estão previstas em 6 das 11 candidaturas. Em relação à primeira, qualquer medida de redução de emissão de gases de efeito estufa, como mudanças da matriz energética da frota de ônibus ou mesmo a diminuição do número de viagens por transporte individual motorizado já preenchem o requisito. Já as políticas de informação e divulgação são uma designação genérica que abarcam propostas que busquem melhorar a publicidade de informações básicas sobre transporte público até propostas de aplicativos e tecnologias que integrem os modos de transporte.

A categoria de **integração física e tarifária dos modos de transporte e políticas de preço** foi mencionada por 6 candidaturas, estando ausente das propostas dos candidatos Kalil, Prof. Wendel Mesquita, Marcelo Souza e Silva, João Vítor Xavier e Lafayette Andrada. Nesta categoria, a maior parte das propostas versa sobre a necessidade de redução do valor da tarifa de ônibus como forma de incentivar esse modo de transporte. Há também políticas de gratuidade específica para certos grupos sociais, como estudantes e desempregados.



A categoria de **acessibilidade universal** está presente em 8 das 11 candidaturas, apenas os programas de Wanderson Rocha, Marcelo Souza e Silva e Lafayette Andrada não a mencionam. Medidas que busquem incluir as pessoas com deficiência foram consideradas suficientes para preencher o requisito da categoria. Novamente, destaca-se que há uma variedade muito grande na natureza das propostas e que seu caráter qualitativo não foi avaliado. Isto é, há uma diferença de factibilidade e de efetividade entre medidas que prevêm aplicativos de ônibus para pessoas com deficiência ou mudanças nos veículos para piso baixo.

A **diversidade de modos de transporte**, categoria que busca identificar se a candidatura entende a necessidade de abranger os modos de transporte previstos no Plano de Mobilidade Urbana e não apenas aqueles dos quais há concessão pública, está presente em 9 das 11 candidaturas, ausente apenas nos programas de Kalil e João Vítor Xavier. Novamente é preciso destacar que o critério não buscou identificar a totalidade dos modos de transporte prevista no artigo 301 do Plano Diretor (a pé, por bicicleta, coletivo de alta e média capacidade, coletivo convencional e suplementar, escolar, coletivo de serviço fretado, coletivo de serviço executivo, individual motorizado por automóvel e motocicleta, individual motorizado público, individual motorizado privado remunerado) e sim se havia **pelo menos um** modo de transporte previsto além de ônibus, carros, motos, a pé e bicicleta. De fato, nenhuma das candidaturas contemplou a totalidade dos modos de transporte.

Por fim, a categoria de **priorização do transporte coletivo** está ausente apenas da proposta do candidato Lafayette Andrada, no qual não há nenhuma menção de medidas que visem a melhoria exclusiva dos meios de transporte público. Faixas exclusivas, retorno dos agentes de bordo, diminuição da tarifa e diretrizes gerais de melhoria do transporte foram consideradas critérios suficientes para o preenchimento do quesito.

A categoria de **priorização do transporte ativo** está contemplada em todos os programas, em sua maioria com políticas cicloviárias, mas também há políticas voltadas para os pedestres. Destaca-se, mais uma vez, que o aspecto qualitativo da proposta não foi avaliado em virtude da quantidade de propostas e da metodologia adotada.

Finalmente, em relação às propostas objetivamente contrárias aos princípios de uma mobilidade urbana justa e sustentável, foram identificadas 10 propostas, realizadas por 4 candidatos.

- **O candidato Kalil** apresentou a proposta “*Realização de obras na Avenida Cristiano Machado, com o objetivo de melhorar o fluxo de veículos, nas interseções com as Avenidas Sebastião de Brito, Waldomiro Lobo e Vilarinho, pontos de retenção permanente.*”. Tal proposta foi discutida no Conselho Municipal de Política Urbana, ainda em 2019, e pôde-se constatar que, além de prever vultosos recursos que poderiam ir para outras medidas mais eficazes de mobilidade urbana, visa facilitar e privilegiar o fluxo de veículos motorizados individuais, com pouco benefício para o transporte público.
- **O candidato Prof. Wendel Mesquita** apresenta a proposta de “*estudar a viabilidade da implantação do Monotrilho em BH*”, proposta que se repete, com variações, em programas de outras duas candidaturas. O Monotrilho, além de exigir investimento que excede a capacidade fiscal exclusiva do município, cria “baixios de viaduto” em toda a sua extensão, locais que historicamente estão associados a processos de degradação urbana e difícil vitalização.
- **O candidato Marcelo Souza e Silva**, além de também propor o Monotrilho, propõe “*Iniciar a construção de estacionamentos subterrâneos*” e “*implantar ônibus executivos*” em Belo Horizonte, ambas foram tentativas das últimas gestões de Belo Horizonte que se mostraram fracassadas. Além disso, objetivamente, a primeira privilegia o transporte individual

motorizado e a segunda vai contra a universalidade do transporte público. Por fim, o candidato também propõe obras rodoviaristas na Av. Raja Gabaglia, Av. Tereza Cristina, Av. Barão Homem de Melo e Anel Rodoviário que têm a mesma lógica da proposta do candidato Kalil.

- Finalmente, o **candidato Lafayette Andrada** apresenta cinco propostas que vão contra a mobilidade urbana justa e sustentável, três delas já tiveram suas críticas apresentadas aqui a outros candidatos: a proposta de monotrilho, a proposta de estacionamento subterrâneo e a proposta de “obras de desobstrução dos diversos gargalos no trânsito da cidade”. As outras duas propostas são “*cria o projeto corredores de interligação livres, objetivando a não interrupção do tráfego das principais avenidas que atravessam a cidade. Essas podem ser interligadas por corredores, transformando-as em vias expressas como por exemplo a Av. Cristiano Machado, Av. Amazonas, Av. Antônio Carlos, Av. Teresa Cristina, Av. Nossa Senhora do Carmo e Av. Andradas*” e “*Implementar passarelas nos grandes corredores, substituindo sinais de trânsito e gargalos que geram retenção do tráfego nas principais avenidas da cidade*”. Ambas as propostas são aviltantes no que tange a necessidade prevista em lei de dar prioridade ao pedestre e ao transporte coletivo. Além disso, vão contra a lógica de construção de urbanidade a partir da convivência entre pedestres e acabam por fraturar e seccionar ainda mais o espaço urbano. Por fim, cabe lembrar que, mesmo do ponto de vista do transporte individual motorizado essa proposta é ineficaz, uma vez que exemplos ao redor do mundo demonstram que a criação de vias expressas não diminui o congestionamento, uma vez que atua como incentivo para maior número de viagens por esse modo de transporte.

## Conclusão

Esta sucinta análise da pertinência das propostas eleitorais à legislação sobre mobilidade urbana vigente para Belo Horizonte mostra que há ainda um longo caminho a ser percorrido. Nenhuma candidatura cobriu todos os quesitos e apenas duas se aproximaram da totalidade. Além disso, apenas a priorização do transporte ativo teve menção de todos os candidatos. Cabe menção especial ao desconhecimento da legislação urbanística e o relativo descuido com questões de sustentabilidade ambiental e políticas de preço no transporte público. Por fim, ainda que relativamente menos presentes do que em outras eleições, propostas de novos modos de transporte ou de obras viárias desproporcionais ainda permanecem prestando um desserviço ao debate sobre políticas de mobilidade urbana justa e sustentável em Belo Horizonte.

Espera-se que esta análise possa contribuir com sua parte em minimizar esses efeitos e propor um debate mais democrático de medidas justas e sustentáveis. Vale ressaltar, nesta conclusão, que a adesão à Campanha Cidade em Movimento: 24 propostas para BH até 2024, pode ser um mecanismo a qualificar as propostas realizadas pelas candidaturas. Com a adesão às propostas, ampliam-se medidas qualitativamente para não só cumprir com requisitos legais, mas promover ações que promovam cidades mais inclusivas, com combate a desigualdades socioespaciais, integrando a mobilidade a agendas diversas de direitos humanos.