

## Acessibilidade e direito à cidade em Belo Horizonte

Marcos Fontoura de Oliveira<sup>1</sup>

Neste ano de 2014, dois fatos merecem destaque para melhor entendermos a questão da acessibilidade na mobilidade urbana em Belo Horizonte. O primeiro é que neste ano, mais especificamente no dia 3 de dezembro de 2014, venceu o prazo de dez anos estabelecido pelo Decreto n.º 5.296/2004 para que todos os municípios brasileiros tornassem acessíveis todos os elementos dos sistemas de transporte público que gerenciam (BRASIL, 2004). Não é o que, definitivamente, aconteceu no Brasil:

“[...] o ano de 2014 servirá para atestar o quanto um direito instituído não foi efetivamente garantido. Dito de outra forma, a mobilidade urbana entrou nas agendas, mas a acessibilidade não. Pode-se afirmar que não precisamos de mais leis para garantir o direito à cidade: o que precisamos é que as leis existentes sejam cumpridas.” (OLIVEIRA, 2014, p.376).

Em Belo Horizonte, parte desse desacerto pode ser creditada à ausência de um diagnóstico consistente sobre a acessibilidade na mobilidade urbana que, entre outras questões, definiria de forma inequívoca o que é acessibilidade. Afinal, a imprecisão das definições “não apenas provocam confusão [...] como também, em muitos casos, conduzem a equívocos”. (MAGALHÃES; ARAGÃO; YAMASHITA apud OLIVEIRA, 2012, p.56). Vale destacar que a acessibilidade e o desenho universal são direitos consagrados há tempos na legislação federal brasileira e que a legislação belo-horizontina garante o direito de “acesso amplo e democrático ao espaço urbano” (BELO HORIZONTE, 2011 – art.2º). Esse direito, no entanto, pode ser entendido apenas como “uma garantia retórica que, como está posta, não há como ser concretizada” (OLIVEIRA, 2014, p.377).

A lacuna deixada pela ausência desse diagnóstico é uma das conclusões da tese de doutorado intitulada *Ausências, avanços e contradições da atual política de mobilidade urbana de Belo Horizonte*, que defendi em 2014 e está disponível na *home page* da PUC Minas. A pergunta que norteou o meu estudo foi: em que medida a atual política de mobilidade urbana está sendo capaz de garantir o direito de acesso amplo e democrático ao espaço urbano?

A minha pesquisa:

---

<sup>1</sup> Engenheiro Civil, Urbanista, Mestre em Administração Pública e Doutor em Ciências Sociais. Delegado do setor técnico da 4ª Conferência de Política Urbana de Belo Horizonte – IV CMPU, membro da Comissão de acompanhamento da IV CMPU, voluntário do Movimento Nossa BH e autor do livro *Transporte, privilégio e política* (2001).

[...] deu indícios de que o direito à cidade pode ser tratado como integrante da agenda de direitos humanos, para muito além da agenda de mobilidade urbana. Sob essa perspectiva, a agenda do direito de acesso amplo e democrático ao espaço urbano poderia deixar de ser sacrificada a acordos políticos e a interesses econômicos. (OLIVEIRA, 2014, p.375).

Os principais documentos produzidos nos últimos vinte anos pela burocracia estatal municipal foram detalhadamente estudados nessa pesquisa, com atenção especial aos nove documentos que, juntos, compõem o chamado Plano de Mobilidade Urbana de Belo Horizonte – PlanMob-BH.<sup>2</sup> Dentre eles, o que estudei mais detalhadamente foi o que recebeu o nome de “diagnóstico da mobilidade urbana”, que é estruturante das propostas do plano. Afinal, todos sabemos que um bom diagnóstico é condição para se elaborar um bom prognóstico e, por conseguinte, um bom plano de ações com metas, indicadores, prazos e mecanismos de controle capazes de interferir na realidade em busca de resultados satisfatórios para a sociedade.

Pois bem, ao final da pesquisa concluí que o diagnóstico publicado em 2008 e ratificado em 2012 “é insuficiente para fundamentar a elaboração de um plano tão estratégico para Belo Horizonte como o PlanMob-BH” (OLIVEIRA, 2014, p.285). E mais: “um diagnóstico da mobilidade urbana não poderia ter prescindido de uma análise da acessibilidade nos sistemas de transportes e de trânsito” (OLIVEIRA, 2014, p.285). Essa é uma das principais ausências do PlanMob-BH.

O outro fato marcante em 2014 para entendermos a questão da acessibilidade em Belo Horizonte foi a realização da 4ª Conferência Municipal de Política Urbana. De março a agosto representantes do poder público municipal PBH se reuniram com representantes da sociedade para debaterem e votarem propostas de mudanças no Plano Diretor e na legislação de parcelamento, ocupação e uso do solo. Esses representantes são os que foram eleitos como delegados para compor três setores: popular, empresarial e técnico.

Ao final de seis meses de trabalho, a conferência produziu um extenso conjunto de propostas. Dentre elas, um subconjunto que aqui interessa, especialmente, é o Plano de Mobilidade Urbana; o que se pretende é que ele seja parte integrante do Plano Diretor de Belo Horizonte. A burocracia da Prefeitura de Belo Horizonte - PBH está, atualmente, redigindo o projeto de lei que será apresentado aos delegados selecionados para acompanhar o processo. Em seguida, o projeto de lei será encaminhado à Câmara Municipal de Belo Horizonte - CMBH.

---

<sup>2</sup> São eles, nessa ordem: EMPRESA DE TRANSPORTES E TRÂNSITO DE BELO HORIZONTE S/A – BHTRANS, 2007; LOGIT ENGENHARIA CONSULTIVA LTDA – LOGIT, 2008; 2009; 2010a; 2010b; 2010c; 2010d; EMPRESA DE TRANSPORTES E TRÂNSITO DE BELO HORIZONTE S.A. – BHTRANS, 2012; BELO HORIZONTE, 2013.

Muitas são as propostas de mobilidade urbana que estarão contidas no projeto de lei a ser encaminhado pela PBH à CMBH. Todas foram exaustivamente debatidas e o resultado final é aquilo para o qual a sociedade conseguiu estabelecer um consenso mínimo (BELO HORIZONTE, 2014). Dentre elas, estão ações capazes de impactar significativamente a acessibilidade. Convém aqui destacar algumas:

- “O Plano Diretor de Mobilidade Urbana - PlanMob-BH orienta as ações do Município de Belo Horizonte obedecendo aos seguintes princípios: [...] II-universalidade do direito de se deslocar e de usufruir a cidade; III-acessibilidade ao portador (sic) de deficiência ou de mobilidade reduzida”;

- “os objetivos gerais do PlanMob-BH são os seguintes: I-proporcionar o acesso amplo e democrático ao espaço urbano [...] de forma inclusiva e sustentável, [...]”;

- “Meta global do PlanMob-BH: garantir a mobilidade e a acessibilidade no ambiente urbano [...]”;

- “determinar a substituição gradativa de toda a frota de ônibus do serviço de transporte público coletivo, convencional e suplementar, para que no prazo de dez anos ela seja totalmente constituída por veículos acessíveis e movidos a combustíveis não derivados do petróleo [...]”;

- meta de “garantir a acessibilidade física ao sistema de mobilidade nos padrões definidos nas leis específicas [...]”;

- “instituir o transporte público coletivo e o transporte não motorizado como direitos sociais”;

- “promoção de ações de fiscalização nas calçadas e travessias para o cumprimento das regras de acessibilidade [...] e do Código de Posturas [...]”;

- “o poder público municipal deverá assumir até 2016 (curto prazo) a responsabilidade pela manutenção das calçadas indicadas no mapa de classificação de calçadas e aquelas localizadas no perímetro da Av. do Contorno”;

- “a responsabilidade pela manutenção de todas as calçadas de Belo Horizonte será assumida pelo poder público municipal até 2020 (médio prazo)”;

- “definir diretrizes e padrões de tratamento de acessibilidade das vias, passeios e calçadas [...] nos aglomerados, vilas e favelas”;

- “disponibilizar todos os dados do sistema de transporte coletivo para que terceiros (públicos e privados) possam acessar e também estimular o desenvolvimento de aplicativos que

permitam a todos os usuários, incluindo as pessoas cegas, acessar informações em tempo real sobre o sistema de transporte público coletivo”.<sup>3</sup>

Partindo do pressuposto que a CMBH aprovará, sem alterações, todas as propostas aprovadas na IV CMPU, algumas questões precisarão ser respondidas pela sociedade belo-horizontina. O espaço do Observatório da Mobilidade de Belo Horizonte – ObsMob-BH, que abre sua 2ª reunião com o tema “Acessibilidade e qualidade do transporte coletivo e das calçadas de Belo Horizonte”, parece adequado para buscar respostas.<sup>4</sup> Algumas questões podem ser assim formuladas:

- como serão definidas as metas, os prazos e os mecanismos de controle para se alcançar tudo que será garantido no novo Plano de Mobilidade Urbana de Belo Horizonte?

- como não foi cumprida a legislação federal que em 2004 concedeu dez anos de prazo para que a acessibilidade fosse garantida, o que precisará ser feito para que sejam cumpridas as obrigações instituídas pelo novo Plano de Mobilidade Urbana de Belo Horizonte?

- como o ObsMob-BH poderá contribuir para que o direito de acesso amplo e democrático ao espaço urbano seja efetivamente garantido a todos, em especial às pessoas com deficiência física, mental, auditiva e visual?

## Referências

BELO HORIZONTE. Prefeitura. Lei n.º 10.134, de 18 de março de 2011. Institui a Política Municipal de Mobilidade Urbana. *Diário Oficial do Município - DOM*, Belo Horizonte, Poder Executivo, Secretaria Municipal de Governo, ano 17, n.3788, 19 mar. 2011.

BELO HORIZONTE. Prefeitura. Decreto n.º 15.317, de 2 de setembro de 2013. Institui o Plano Diretor de Mobilidade Urbana de Belo Horizonte - PlanMob-BH - e estabelece as diretrizes para o acompanhamento e o monitoramento de sua implementação, avaliação e revisão periódica. *Diário Oficial do Município - DOM*, Belo Horizonte, Poder Executivo, Secretaria Municipal de Governo, ano 19, n.4385, 3 set. 2013.

BELO HORIZONTE. Prefeitura. Secretaria Municipal de Planejamento Urbano. *Resultado final das votações dos dias 25/07, 19/07 e 02/08/2014 da 4ª Conferência Municipal de Política Urbana*. Belo Horizonte, ago. 2014. capa + p.9-532.

BRASIL. *Decreto n.º 5.296, de 2 de dezembro de 2004*. Regulamenta as Leis nos 10.048, de 8 de novembro de 2000, que dá prioridade de atendimento às pessoas que especifica, e 10.098, de 19 de dezembro de 2000, que estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida, e dá outras

---

<sup>3</sup> Essas propostas são, respectivamente: 101.1 – votação 01, 101.3 – votação 01, 101.5 – votação 01, 103 – acréscimo à proposta 103 – votação 02, 104 – votação 01, 104 – acréscimo à proposta 104 – votação 02, 105.1 – parte 02 – votação 01, 105.1 – alteração da proposta 105.1 – votação 04, 105.1 – alteração da proposta 105.1 – votação 05, 105.1 – alteração da proposta 105.1 – votação 08, 111 – acréscimo da proposta 111 – votação 03.

<sup>4</sup> Esse tema foi, igualmente, tema da 1ª reunião do ObsMob-BH realizada em 29/07/2014.

providências Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2004-2006/2004/decreto/d5296.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2004-2006/2004/decreto/d5296.htm)>. Acesso em: 14 nov. 2013.

EMPRESA DE TRANSPORTES E TRÂNSITO DE BELO HORIZONTE S/A - BHTRANS. Diretoria de Planejamento. *Diagnóstico preliminar do sistema de mobilidade urbana de Belo Horizonte*. Belo Horizonte, abril 2007. 216p.

EMPRESA DE TRANSPORTES E TRÂNSITO DE BELO HORIZONTE S.A. - BHTRANS. *Plano de Mobilidade Urbana de Belo Horizonte - PlanMob-BH – Relatório final*. Belo Horizonte, outubro 2012. 143p.

LOGIT ENGENHARIA CONSULTIVA LTDA - LOGIT. *Diagnóstico e prognóstico preliminar [do] Plano de Mobilidade Urbana de Belo Horizonte*. Belo Horizonte, outubro/2008. 291p.

LOGIT ENGENHARIA CONSULTIVA LTDA - LOGIT. *Plano de gerenciamento da demanda e diretrizes para melhoria da oferta [do] Plano de Mobilidade Urbana de Belo Horizonte – Revisão*. Belo Horizonte, junho/2009. 208p.

LOGIT ENGENHARIA CONSULTIVA LTDA - LOGIT. *Plano de Implantação, gestão e monitoramento [do] Plano de Mobilidade Urbana de Belo Horizonte – Relatório etapa 5*. Belo Horizonte, março/2010 [2010a]. 31p.

LOGIT ENGENHARIA CONSULTIVA LTDA - LOGIT. *Apresentação [dos] resultados finais [do] Plano de Mobilidade Urbana de Belo Horizonte*. Belo Horizonte, junho/2010 [2010b]. 61p.

LOGIT ENGENHARIA CONSULTIVA LTDA - LOGIT. *Plano de melhoria da oferta [do] Plano de Mobilidade Urbana de Belo Horizonte – Relatório etapa 4*. Belo Horizonte, agosto/2010 [2010c]. 278p.

LOGIT ENGENHARIA CONSULTIVA LTDA - LOGIT. *Diagnóstico e prognóstico preliminar [do] Plano de Mobilidade Urbana de Belo Horizonte – Sumário executivo*. Belo Horizonte, dezembro/2010 [2010d]. 127p.

MAGALHÃES, Marcos Thadeu Queiroz; ARAGÃO, Joaquim José Guilherme de; YAMASHITA, Yaeko. Formalizando a definição de mobilidade e acessibilidade: uma contribuição para o campo de investigação sobre transporte e mobilidade. In: CONGRESSO LUSO-BRASILEIRO PARA O PLANEJAMENTO URBANO, REGIONAL, INTEGRADO E SUSTENTÁVEL, 5, 2012, Braga. *Anais...* n.p.

OLIVEIRA, Marcos Fontoura de. *Ausências, avanços e contradições da atual política de mobilidade urbana de Belo Horizonte: uma pesquisa sobre o direito de acesso amplo e democrático ao espaço urbano*. 2014. 705p. Tese (Doutorado em Ciências Sociais) - Pontifícia Universidade Católica de Minas Gerais (PUC Minas), Belo Horizonte.