

## **PARECER DE VISTA**

Conselheiro: André Henrique de Brito Veloso  
Movimento Nossa BH (Setor Técnico)

**Apreciação de proposta de redefinição de contrapartida de Operação Urbana Simplificada** - Lei Municipal nº 10.954 de 10 de agosto de 2016 - Institui a Operação Urbana Simplificada da Rua Francisco Deslandes e Adjacências e dá outras providências.

### **1. Histórico dos fatos**

#### **1.1. Da proposta da prefeitura apresentada à Câmara Municipal de Belo Horizonte**

A Operação Urbana Simplificada da Rua Francisco Deslandes (OUS-RFD) foi proposta pela Prefeitura de Belo Horizonte como forma de compensação aos benefícios concedidos pela operação ao empreendimento Condomínio Villagio Anchieta.

Ainda com tramitação baseada no antigo Plano Diretor (lei municipal 7.165/1996 e alterações subsequentes), deve-se lembrar que a proposta de lei se fundamentava nos artigos 13, 66 e 67 desta lei. Assim, entre as diretrizes de intervenções públicas tais como a OUS-RFD estão “recuperar os espaços públicos e tornar-lhes fácil o acesso” (Art. 13-III) e entre suas motivações estão “I-tratamento urbanístico de áreas públicas; II-abertura de vias ou melhorias no sistema viário; VIII-amenização dos efeitos negativos das ilhas de calor sobre a qualidade de vida; X-requalificação de áreas públicas” (art. 66).

O projeto de lei original (PL-1.879/2016) enviado pelo executivo à Câmara Municipal de Vereadores de Belo Horizonte explicitava, dentre os objetivos da OUS-RFD em seu artigo 1º:

“II-promover medidas para qualificação da vizinhança do eixo da Rua Francisco Deslandes, por meio da melhoria do desenho urbano e das condições do espaço público;

III - efetivar intervenções de organização dos modos de transporte na rua Francisco Deslandes, por meio da implantação de alteração na composição da via voltadas ao estímulo da utilização de modos coletivos e não motorizados de transporte

IV - criar melhores condições de segurança e de integração entre o empreendimento Condomínio Villagio Anchieta e o espaço público, por meio do estímulo à maior integração de sua área privativa com a Rua Francisco Deslandes.”

Objetivos que se mantiveram no texto da lei aprovada 10.954. Para cumprir os objetivos estipulados, a proposta de lei estabelecia 4 contrapartidas para o empreendimento, a saber:

- “a) Implantação de ciclovia ao longo das ruas Francisco Deslandes (em toda a sua extensão), Pium-i (entre Rua Francisco Deslandes e Rua Outono) e Passatempo (trecho entre Rua Francisco Deslandes e Avenida Nossa Senhora do Carmo);
- b) Implantação de abrigos especiais para passageiros de ônibus ao longo da Rua Francisco Deslandes;
- c) Implantação de iluminação direcionada para pedestres ao longo dos passeios da Rua Francisco Deslandes;
- d) Qualificação da praça de acesso ao Parque Julien Rien.”

O artigo 4º do projeto de lei, por sua vez, estabelecia o valor da contrapartida a ser paga pelo empreendimento, de acordo com as regras de cálculo vigentes, que totalizavam R\$4.956.180,18 (valores base de 2016, sem atualização monetária) dos quais menos de 10% (R\$485.750,00) seriam destinados à implantação da referida ciclovia.

Em sua justificativa, o então prefeito Márcio Lacerda acrescentava que a OUS-RFD:

“incorpora conceitos avançados de planejamento urbano, objeto de discussão na IV Conferência Municipal de Política Urbana, tais como o estímulo ao uso do transporte coletivo e não motorizado, a incorporação de fachadas ativas aos empreendimentos e a redução das vagas de estacionamento disponíveis nos mesmos. Ainda, a definição das intervenções previstas na Operação foi resultado de debate direto com a população residente e frequentadora da região.”

Ressalta-se então que a OUS-RFD estava alinhada com o debate contemporâneo, buscava se referendar na discussão pública, e estabelecia uma série de diretrizes para a melhoria do espaço urbano que eram integradas entre si. Fundamentalmente, a forma pela qual essas diretrizes foram traduzidas em propostas de intervenções concretas no espaço urbano é o que está em discussão neste parecer.

## **1.2. Da tramitação na Câmara Municipal de Belo Horizonte**

Após a entrega do projeto de lei pelo executivo, em 15 de fevereiro de 2016, houve a tramitação com aprovação em 1º turno – sem destaques – nas comissões de Legislação e Justiça, Meio Ambiente, Desenvolvimento Econômico, Transporte e Sistema Viário e Administração Pública. Em seguida, o PL foi aprovado sem destaques em primeiro turno no dia 11 de maio de 2016.

Na tramitação em 2º turno foi apresentada emenda supressória, pelo então vereador Sérgio Fernando de Pinho Tavares, para que a alínea a) do item I do artigo 2º do PL fosse suprimida, justamente a contrapartida que se referia à construção da ciclovia nos trechos supracitados. A emenda recebeu pareceres positivos das comissões de Legislação e Justiça e Meio Ambiente, e pareceres negativos das comissões de Desenvolvimento Econômico, Transporte e Sistema Viário e Administração Pública. Todos pareceres foram aprovados pelos seus pares.

Cabe ressaltar que a emenda supressória foi apresentada sem nenhuma justificativa anexa, de maneira que só se pode inferir os motivos pelos quais foi elaborada, a partir da documentação da tramitação. De fato, três das quatro comissões citaram o fato de que não havia justificativa para a emenda, e a comissão de Legislação e Justiça só apresentou parecer positivo pela emenda se enquadrar dentro do devido processo legal. Somente o parecer da comissão de Meio Ambiente cita, de maneira abstrata as “*parcas vagas de veículo hoje existentes [na área de intervenção] e que seriam eliminadas com a referida implantação.*”. Retornaremos à questão das vagas de estacionamento para carros oportunamente.

De qualquer forma, salienta-se que os pareceres negativos à emenda aprovados na Comissão de Desenvolvimento Econômico, Transporte e Sistema Viário e na Comissão de Administração Pública, ressaltam que

“a população de Belo Horizonte demanda o aumento da malha viária de ciclovias da cidade, **além de pleitear do poder público o desenvolvimento de ações que objetivem criar condições para inserção da bicicleta na matriz modal dos deslocamentos urbanos**, contribuindo, assim, para uma cidade mais sustentável.” (grifos nossos) e

“a população belorizontina clama pelo incremento e melhoria das ciclovias da cidade, **em contraposição ao domínio dos veículos automotivos, tendo em foco a necessidade de incentivo a métodos mais sustentáveis de transporte**, com vistas à promoção de uma cidade mais sustentável.” (grifos nossos).

Ora, como se vê, o sentido geral da argumentação dos pareceristas é alinhado às diretrizes da política urbana dos dois Planos Diretores e ao Plano de Mobilidade Urbana, no sentido da execução de ações e políticas amplas de estímulo aos modos coletivos e ativos de deslocamento em detrimento dos modos individuais motorizados. As ações que tornam essa política concreta são muito mais diversas do que a simples construção de ciclovias.

Por fim, após a tramitação nas comissões o projeto seguiu para votação em segundo turno no plenário da CMBH, e, após 11 reuniões ordinárias foi finalmente pautado no dia 14 de julho de 2016. Não há, para além do breve registro do parecer da comissão de meio ambiente, nenhum registro textual sobre as justificativas pelas quais a supressão da contrapartida da ciclovia foi aprovada. De qualquer maneira, o registro em vídeo da reunião, disponível no site da Câmara Municipal de Belo Horizonte, indica que apenas três vereadores, que não exercem a atual legislatura, se posicionaram contra a ciclovia: Sérgio Fernando Pinho Tavares, Pelé do Vôlei e Joel Moreira Filho. Em suas declarações, ressaltam três motivos para a supressão da contrapartida: a) a retirada de vagas de estacionamento do entorno; b) a retirada de espaço de circulação viária para os carros na Francisco Deslandes, especificamente; c) o aumento dos riscos para a circulação a pé de idosos, em alta proporção na população local do bairro. Esses argumentos serão revisitados mais à frente neste parecer.

O fundamental aqui é constatar que a emenda supressória foi aprovada sem que nenhuma outra emenda ou contrapartida fosse proposta em seu lugar, gerando assim um caso omissivo para a utilização de quase 500 mil reais em obras públicas.

### **1.3. Da deliberação sobre caso omissivo do COMPUR**

O caso omissivo de alocação de recursos de contrapartida de uma Operação Urbana Simplificada foi então tratado pelo Conselho Municipal de Política Urbana, COMPUR, devido a sua atribuição regimental (artigo 2º inciso III). Na ata de sua 224ª reunião ordinária, em 25 de agosto de 2016, registra-se o debate sobre a pertinência da discussão dessa omissão e, em seguida, sobre o próprio registro de destinação dessas contrapartidas. Foi ressaltado, então, que havia um parecer da Procuradoria do município indicando a competência do conselho para a destinação do recurso. Após debate sobre a destinação dos fundos, decidiu pelo adiamento da discussão da questão para a reunião seguinte.

Na 225ª reunião do COMPUR, realizada em 22 de setembro de 2016, foi apresentada ao COMPUR as diretrizes do programa Pedala BH, de política

ciclovária, e os parâmetros para a implantação de ciclovia na Avenida Barbacena – fora do bairro da OUS-RFD. Após debate e discussão, a proposta para a realocação dos recursos **foi aprovada pela unanimidade dos conselheiros presentes**. Nesse sentido, ressalta-se que a responsabilidade regimental do COMPUR em se posicionar sobre casos omissos foi cumprida, com aval unânime dos conselheiros e reconhecimento da Procuradoria Geral do Município. Ademais, não se registrou, até onde sabe este relator, nenhuma manifestação contrária da Câmara Municipal de Belo Horizonte a este posicionamento do COMPUR.

#### **1.4. Da não-execução da ciclovia da Av. Barbacena**

Segundo relatos de funcionários da BHTRANS, a área para implantação da ciclovia na Avenida Barbacena chegou a ser vistoriada pelo empreendedor responsável. Os planos de implantação, no entanto, não seguiram adiante em razão de mudanças de orientação na política ciclovária da Prefeitura, que passou a priorizar estrutura ciclovária para a periferia da cidade.

É necessário, no entanto, compreender que os recursos destinados à ciclovia da Avenida Barbacena eram de origem privada e estavam vinculados legalmente, de maneira que o redirecionamento da política ciclovária não possibilitou que estes recursos especificamente também fossem redirecionados.

Diante da impossibilidade de realização da obra na Avenida Barbacena, a Secretaria Municipal de Política Urbana submeteu ao COMPUR, na última reunião ordinária, em 28 de maio de 2020, a proposta de nova realocação de recursos da OUS-RFD, desta feita para a “implantação de projeto de readequação da circulação de pedestres na Avenida Bandeirantes”.

A proposta que, do ponto de vista do desenho urbano é altamente elogiável, não se encaixa, a nosso ver, dentro dos objetivos da lei 10.954 de 2016. Entre as razões estão a não-adequação da proposta ao estímulo dos modos ativos e coletivos e sua não-inserção no eixo da Rua Francisco Deslandes. Sendo assim, apresenta-se a seguir, a justificativa para a elaboração e execução de projeto de Zona 30 para o eixo da Rua Francisco Deslandes como forma de se adequar a realocação de contrapartida aos objetivos da lei.

## 2. Da pertinência das contrapartidas propostas

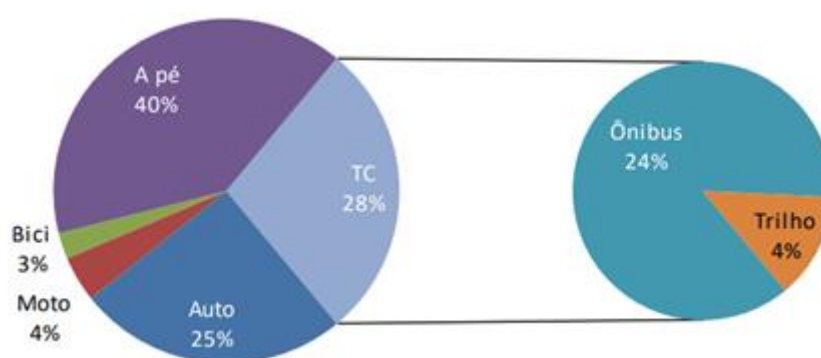
### 2.1. Contexto da divisão de modos de transporte em BH e no Brasil e suas tendências

Pessoas caminham e pedalam por diversas razões, entre elas para ir ao trabalho, escola, por lazer, esporte, entre outros motivos. No sentido de transporte, a utilização da bicicleta e o andar a pé têm sido discutidos e incluídos na agenda do planejamento urbano em cidades mundo afora, potencializando o acesso amplo e democrático ao espaço urbano.

É necessário que a mobilidade urbana seja pensada para promover um sistema que garanta e facilite aos cidadãos o acesso físico às oportunidades e às funções culturais, econômicas, sociais e todas as demais de uma cidade, sendo um dos seis Objetivos Estratégicos do Plano de Mobilidade Urbana de Belo Horizonte: “OE6 - Tornar a mobilidade urbana um fator positivo para a inclusão social”. A partir dessa perspectiva, valorizam-se as demandas de mobilidade peculiares dos usuários em geral e, particularmente, as necessidades dos usuários mais frágeis do sistema.

A utilização da bicicleta como transporte no Brasil é mais expressiva em cidades pequenas, como pode ser visto na Figura 1, do conceito usado pela ANPT (com menos de 60 mil habitantes), sendo uma alternativa acessível a todas as pessoas, não importando fatores socioeconômicos.

**Figura 1 - Divisão modal nos municípios brasileiros em 2017.**



Fonte: ANTP, 2020.

Entretanto, em grandes cidades, como Belo Horizonte, o cenário muda, conforme apresentado na Figura 2, embora tenhamos grandes cidades brasileiras, como Fortaleza, com alto índice de uso da bicicleta.

**Figura 2 - Divisão Modal em Belo Horizonte**



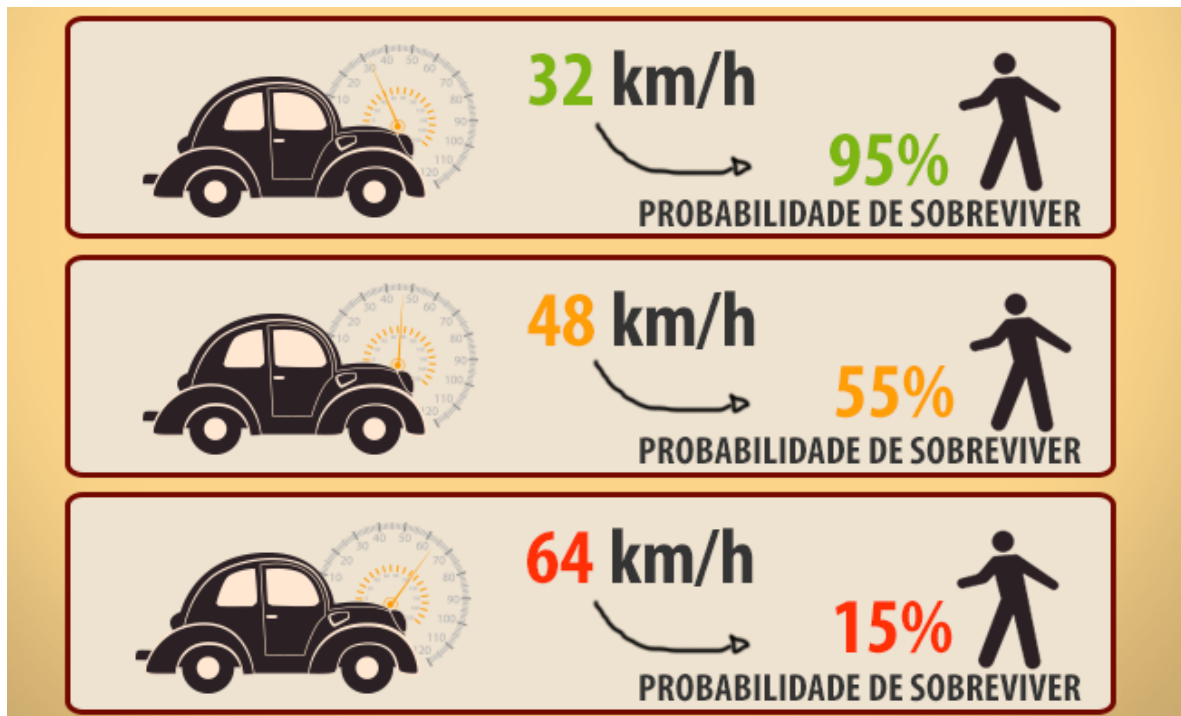
Fonte: Agência Metropolitana de Belo Horizonte, extraído do Balanço da Mobilidade Urbana de Belo Horizonte de 2016.

Dentre esses fatores, elencados pela ANTP, que inibem as pessoas de pedalarem e caminharem estão:

1. Excesso de veículos, pelos investimentos em infraestrutura e os subsídios à aquisição dos mesmos;
2. Vias construídas elevando à primazia os automóveis e relegando as pessoas à faixas de pedestre e espaços que, por vezes, são intransponíveis a quem tem qualquer dificuldade de locomoção;
3. Falta de massivas campanhas educativas para a mobilidade urbana que contemplem os modos ativos de transporte (bicicleta e a pé);
4. Impunidade aos motoristas infratores.

As limitações supracitadas são algumas das inúmeras razões que inibem mais pessoas optarem pelo uso da bicicleta ou mesmo pelo caminhar, embora não sejam as únicas. A velocidade máxima regulamentada nas ruas das cidades e a velocidade dos automóveis, por exemplo, são dois outros fatores que, juntos, inibem mais pessoas a não pedalarem ou caminharem pelas cidades, pelo alto potencial de letalidade, conforme mostra a figura 3.

**Figura 3 - Risco de morte em atropelamentos**



Fonte: Senado Federal

Caminhar e andar de bicicleta têm muitas coisas em comum: são modos eficazes de deslocar, fazem bem para a saúde individual e pública, para a economia, consomem pouca energia e são ecologicamente corretos. Além disso, pedestres e ciclistas compartilham as mesmas necessidades de:

- segurança (objetiva e subjetiva);
- rotas diretas, agradáveis e contínuas;
- acesso às vizinhanças e centros de oportunidades, serviços e bens;
- caminhos que não tenham obstáculos difíceis de atravessar.

Apesar de terem tanto em comum, o tema do compartilhamento da mesma infraestrutura viária, quer sejam por pedestres e ciclistas, ciclistas e motoristas ou outra forma de compartilhamento qual seja, é comumente controverso, onde quer que se discuta-o.

Ao se planejar para a mobilidade urbana, deve-se partir do princípio de que nenhuma morte é aceitável como decorrência da circulação de pessoas e veículos, custe quanto custar em esforços financeiros, materiais e humanos, como preconiza a Visão Zero, presente no Plano de Mobilidade de Belo Horizonte.

Os riscos de acontecerem colisões e mortes crescem conforme aumenta o limite máximo das velocidades regulamentadas (e imprimidas) para automóveis e

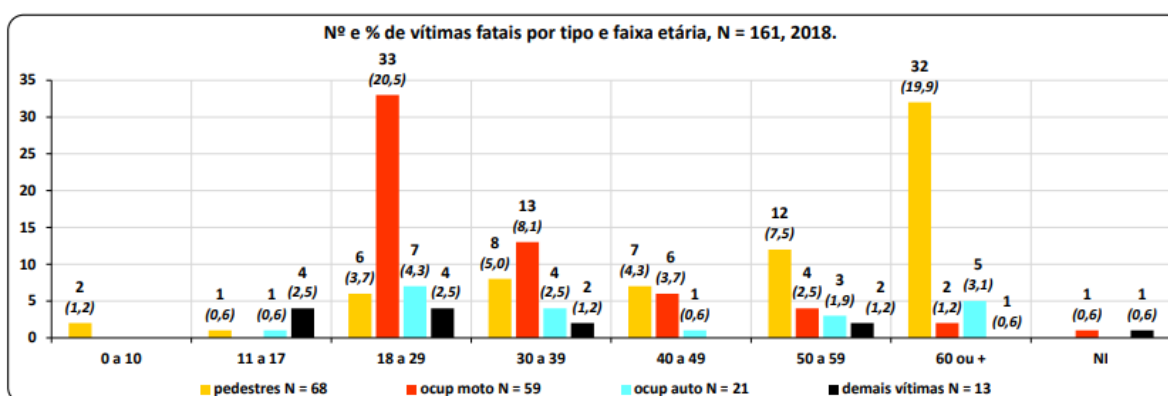


também pelo aumento do volume de veículos e pessoas em um trecho. No entanto, há elementos que contribuem para se reduzir tais riscos: sinalização horizontal e vertical eficiente, piso de qualidade para circulação dos veículos, uma adequação das velocidades máximas para o tipo de trecho e também a correta destinação do espaço viário para os diversos modos de transportes e formas de circulação.

O objetivo inicial e maior deve ser, sempre, preservar a vida de todas que circulam e vivem nos territórios onde haverá intervenção, compreendendo as peculiaridades dos vários modos de transporte, em consonância com a Política Nacional de Mobilidade Urbana e a Política Municipal de Mobilidade Urbana (PMMU) estabelecida pelo Plano Diretor (Lei nº11.181/2019).

É bem verdade que os acidentes que mais matam são os que envolvem veículos motorizados, em especial as motos, já que a velocidade em que trafegam e sua massa tornam as colisões ou atropelamentos pouco suportáveis ao corpo humano. A Figura 4 traz o fato de que as maiores vítimas dos atuais sistemas de mobilidade nos municípios e regiões metropolitanas, são pedestres, uma vez que a infraestrutura urbana é pouquíssimo acolhedora e segura às pessoas que, seja qual for a razão, se deslocam a pé.

**Figura 4 - Nº de vítimas fatais por faixa etária e tipo**

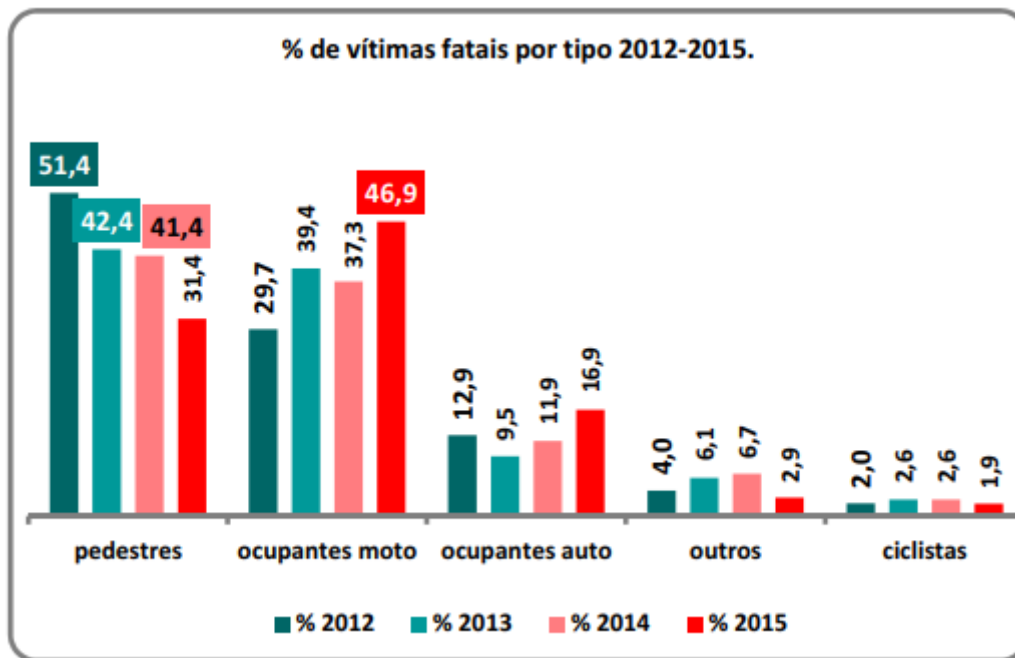


Fonte: Relatório de Ocorrências de Trânsito com Vítimas Fatais e Graves do Programa Vida no Trânsito em Belo Horizonte - Comparativo 2018<sup>1</sup>

<sup>1</sup> Os quantitativos apresentados são de acidentes ocorridos nas vias do município de Belo Horizonte, o que exclui a vítima que se acidentou em outro município ou rodovia e que buscou atendimento médico hospitalar na capital. Considera-se vítima fatal a que faleceu no local ou em até 30 dias após o acidente, desde que tenha dado entrada em atendimento hospitalar com no máximo 15 dias após o acidente e a causa mortis tenha algum vínculo com trauma pós ocorrência. As vítimas graves são aquelas que necessitaram de internação hospitalar no Sistema SUS por pelo menos 1 dia e até o 30º dia pós acidente não tenha evoluído para o óbito, independentemente dos traumas decorrentes.

Os dados da Figura 4 nos mostram que a faixa etária dos pedestres que mais morre é a de 60 anos ou mais (32), seguida de de 50 a 59 (12) anos e de 18 a 29 anos (6) e 30 a 39 anos (8). O relatório não possui dados sobre ciclistas mortos em Belo Horizonte. No entanto, como pode ser visto na Figura, o percentual de ciclistas mortos em relação ao total de vítimas fatais por modo de transporte, é baixo.

**Figura 5 - % de vítimas fatais por tipo 2012-2015**



**Fonte:** Relatório de Ocorrências de Trânsito com Vítimas Fatais e Graves do Programa Vida no Trânsito em Belo Horizonte - Comparativo 2012 - 2015

A Figura 5 do Relatório de Ocorrências de Trânsito com Vítimas Fatais e Graves do Programa Vida no Trânsito em Belo Horizonte - Comparativo 2012 - 2015, traz uma série histórica de 2012 a 2015 e demonstra que, como em 2018, as maiores vítimas do que se chama de acidentes foram pedestres e motociclistas, sendo a maioria destes jovens de 18 a 29 anos e daqueles idosos com mais de 60 anos.

Um outro estudo, *Injury to Pedestrians and Bicyclists: An Analysis based on Hospital Emergency Department Data*, produzido pelo U.S Department of Transportation Federal Highway Administration mostra, como apresentado na Tabela 1, que a quantidade de colisões entre pedestres e ciclistas é quase a mesma entre ciclistas e ciclistas.

**Tabela 1 - Distribuição dos tipos de casos de lesões de pedestres e ciclistas por**

## local de notificação.

Type of Injury Event	NY	CA	NC	Total
Pedestrian-Motor Vehicle	211 (15.1) <sup>1</sup>	164 (16.8)	147 (34.4)	522 (18.6)
Pedestrian Only	613 (43.8)	275 (28.2)	33 (7.7)	921 (32.9)
Bicycle-Motor Vehicle	121 (8.7)	119 (12.2)	80 (18.7)	320 (11.4)
Bicycle Only	296 (21.2)	339 (34.7)	111 (26.0)	746 (26.6)
Bicycle-Pedestrian	10 (0.7)	9 (0.9)	2 (0.5)	21 (0.8)
Bicycle-Bicycle	14 (1.0)	12 (1.2)	2 (0.5)	28 (1.0)
Other/Uncertain	38 (2.7)	18 (1.8)	47 (11.0)	103 (3.7)
Non-case	96 (6.9)	40 (4.1)	5 (1.2)	141 (5.0)
Total	1399	976	427	2802

Fonte: U.S Department of Transportation Federal Highway Administration

O *Institute of Transportation Engineers – ITE (1999)*<sup>2</sup>, através do guia *Traffic Engineering Handbook*, cita que as localizações dos acidentes são normalmente identificadas em dois tipos de lugares: pontos (interseções, pontes, etc) e seções onde, para as análises destas, o manual adota comprimentos não menores que 50 pés (15,24m) e nem maiores que 10 milhas (16,09km). De acordo com Monsere et al. (2011) ocorreram 33.808 fatalidades nas rodovias públicas estadunidenses em 2009 e, cerca de 21% destes (7.043), foram identificados como relacionados à interseção.

A identificação de segmentos críticos está diretamente relacionada com a ocorrência de acidentes graves e/ou em grande frequência. De acordo com TRB<sup>3</sup> (2003) não é raro que os acidentes e respectivas gravidades concentrem-se nas interseções, porque as interseções são pontos do sistema viário onde os movimentos de tráfego mais frequentemente entram em conflito entre si. E mesmo que as interseções ocupem pequenas extensões da quilometragem total da malha federal e estadual (4%) é nestas localidades que ocorrem aproximadamente 50% dos acidentes<sup>4</sup>.

Por outro lado, o Manual *The end of Traffic and the Future of Access A Roadmap to*

<sup>2</sup> Institute of Transportation Engineers – ITE (1999) *Traffic Engineering Handbook*. 5. ed. 704p.

<sup>3</sup> TRB. *Safety and Human Performance Guidance for Implementation of the AASHTO Safety Plan*. Washington, 2003.

<sup>4</sup> [http://www.dnit.gov.br/rodovias/operacoes-rodoviaras/convenios-com-a-ufsc/nea\\_estudos\\_para%20proposicao\\_melhorias\\_seguranca\\_viaria](http://www.dnit.gov.br/rodovias/operacoes-rodoviaras/convenios-com-a-ufsc/nea_estudos_para%20proposicao_melhorias_seguranca_viaria).

the New Transport Landscape”<sup>5</sup> afirma que “quase 80% dos acidentes com bicicletas em interseções e que estes poderiam ser diminuídos se houvesse um tratamento delas”.

**Isso posto, entende-se, ao contrário do que fora apresentado como justificativa à emenda supressória à OUS-RFD de 2016 pelos vereadores, não há maiores conflitos entre pedestres e ciclistas, quer seja quando estes trafegam em vias exclusivas (ciclovias e ciclofaixas, de um lado, e calçadas, de outro) ou quando compartilham o mesmo espaço.**

No Brasil, a Lei Nº 10.303, de 23 dezembro de 2014, instituiu a Política de Transporte Cicloviário<sup>6</sup> e aprovou o Plano Diretor Cicloviário Integrado (PDCI) do Município de Fortaleza. De lá para cá, a cidade tem se tornado uma referência nacional e internacional no que diz respeito à política de segurança viária, no sentido de salvar vidas e melhorar a mobilidade urbana no território municipal.

Em 2020 e 2019, a cidade foi premiada internacionalmente por suas ações de fomento à mobilidade ativa, em especial a criação de zonas de trânsito acalmado<sup>7</sup>, também conhecidas como Zonas 30. Em seu Artigo 10, o PDCI traz como possibilidade os “VII - **Passeios compartilhados**: são **espaços utilizados por ciclistas nas calçadas compartilhados com os pedestres.**” e “VIII - Rede Cicloviária integrada: malha de Ciclovias, Ciclofaixas, Ciclorrotas, **Passeios Compartilhados** e Zonas 30 compondo um sistema articulado e contínuo, definida pelo Poder Executivo Municipal;”

Mais adiante, o PDCI traz que o conceito de “IX - **Vias de Tráfego Compartilhado**: espaços utilizados nas calçadas ou pistas de rolamento, **podendo ser compartilhadas com pedestres**, no primeiro caso, ou com veículos, no segundo caso”.

---

<sup>5</sup> The End of Traffic and The Future of Transport: Access and Adaptation. David M. Levinson & Kevin J. Krizek

<sup>6</sup> Disponível em <https://leismunicipais.com.br/a/ce/f/fortaleza/lei-ordinaria/2014/1031/10303/lei-ordinaria-n-10303-2014-institui-a-politica-de-transporte-cicloviario-aprova-o-plano-diretor-cicloviario-integrado-do-municipio-de-fortaleza-e-da-outras-providencias>. Acesso em 11 de junho de 2020.

<sup>7</sup> Disponível em <https://diariodonordeste.verdesmares.com.br/metro/fortaleza-reduz-mortes-no-transito-em-50-e-atinge-meta-da-onu-1.2199110>, <https://www.opovo.com.br/noticias/fortaleza/2020/01/16/fortaleza-reduz-em-50-3--mortes-no-transito-e-alcanca-meta-da-onu.html>, <https://g1.globo.com/ce/ceara/noticia/2020/01/16/em-10-anos-numero-de-mortes-no-transito-cai-pela-metade-em-fortaleza.ghtml>, <https://www.vitalstrategies.org/how-one-city-in-brazil-reduced-road-crash-deaths-by-a-remarkable-40/>. Acesso em 11 de junho de 2020. e <https://www.bloomberg.org/blog/follow-data-podcast-driving-road-traffic-injuries/>. Acesso em 10 de junho de 2020.

Por outro lado, para além dos argumentos técnicos supracitados, é preciso ressaltar o papel da mobilidade ativa em evitar a transmissão do coronavírus, em contrapartida ao transporte coletivo que, por ora e por algum tempo, precisa ser evitado. É sabido que nem toda a população tem condições de caminhar e pedalar para trabalho, mas parte grande dos deslocamentos urbanos, em Belo Horizonte, têm distância inferior a 5 km, conforme nos mostra a pesquisa Origem Destino 2012, sendo possíveis, por exemplo de serem feitos em bicicleta.

Nesse contexto em que se deve, por recomendações da Organização Mundial da Saúde, evitar a utilização do transporte coletivo, cidades do mundo (ver Anexo II) todo estão se mobilizando para fazerem mudanças substanciais em vários âmbitos, incluindo aí o uso e a ocupação das ruas, impactando diretamente na forma com as pessoas se locomovem. Estas cidades têm distintas dimensões territoriais, populações, nível de governança na área de mobilidade urbana, capacidade técnica, orçamentos disponíveis etc.

Tais mudanças têm dois horizontes de objetivos: curto e médio prazo. No primeiro, o estímulo ao uso da bicicleta e do caminhar são formas de evitarmos que as pessoas usem transporte coletivo e, por consequência, aglomerações. De imediato e no médio prazo está o desejo destas cidades de promoverem modos de transporte que contribuem para termos economias, cidades, sociedades mais sustentáveis, saudáveis e convidativas às pessoas, mais agradáveis para vivermos. Esse novo normal tem, para além dos objetivos apresentados, evitar, por exemplo que o ar que respiramos não mate 7 milhões de pessoas no mundo, que as emissões de gases de efeito estufa se limite a aquecer a Terra em até 1,5°C e que centenas de milhares de pessoas mundo afora não sejam mutiladas e mortas em colisões de trânsito.

## **2.2. Da proposta da OUS – Rua Francisco Deslandes**

Considerando:

- (i) O histórico da proposta da OUS-RFD, desde sua apresentação em audiência pública no fim do ano de 2015 até sua promulgação como lei 10.954, de 10 agosto de 2016;
- (ii) Que os objetivos estabelecidos pelo artigo 1º da referida lei são válidos e tem precedência sobre as decisões do COMPUR;
- (iii) Que a decisão sobre caso omissis em lei, acarretada pela revogação de uma das contrapartidas da OUS-RFD, realizada pelo COMPUR em setembro de 2016 é válida em sua prerrogativa legal e não foi questionada pelos demais poderes municipais;
- (iv) Que a competência do COMPUR para definição de contrapartidas em

casos omissos permanece válida, e que o escopo dessa redefinição deve se ater aos parâmetros definidos no corpo da lei e não contradizer o processo decisório soberano da Câmara Municipal de Belo Horizonte.

- (v) Que a Avenida Bandeirantes está fora do escopo territorial proposto pela lei 10.954; e
- (vi) Que os parâmetros propostos por uma zona 30 estão em consonância com a referida lei e seu processo de discussão e não acarretam nos problemas apresentados por uma ciclovia;

Em consonância com os objetivos estabelecidos pelo artigo primeiro da Lei Municipal nº 10.954 de 10 de agosto de 2016 e diante do exposto, **o nosso parecer reitera a posição da BH em Ciclo apresentada no Fórum de Discussões do Compur Online** lida, em parte, na última reunião do Conselho de Política Urbana (e também a mesma socializada em 2016, quando da primeira tramitação da OUS no Compur): **rejeição da proposta de realocação da contrapartida para a Av. Bandeirantes e, em seu lugar, pela implantação de zona 30 na rua Francisco Deslandes**, promovendo a convivência entre os diversos atores no local e beneficiando, especialmente as pessoas com deficiência, idosos, crianças, trabalhadores locais, o comércio local e quem utiliza e deseja andar a pé e utilizar a bicicleta. Entende-se que a Zona 30 no local do empreendimento é uma intervenção prioritária, comparada à excelente proposta de requalificação da avenida Bandeirantes, local que, no entanto, já se encontra atualmente em condições de cumprir sua função de ser um espaço de prática esportiva e do lazer dos cidadãos de Belo Horizonte. Em um momento em que poucos são os recursos disponíveis para melhorias da mobilidade urbana em Belo Horizonte, é crucial aproveitar oportunidades como a de implantação da Zona 30 na rua Francisco Deslandes.

Para além das sinalizações, as intervenções para implantação de Zonas 30 ou áreas de trânsito calmo devem contar com estratégias para reduzir possíveis conflitos entre usuários, conforme utilizado na Zona 30 da Área Hospitalar e previstas no Manual de *Traffic Calming* da BHTRANS<sup>8</sup>. Cita-se, como exemplo, o uso de diferentes revestimentos no piso permite canalizar a atenção e o fluxo de motoristas e ciclistas, que geralmente preferem superfícies em que a resistência ao pedalar é a mais baixa. As áreas pavimentadas, todavia, sugerem a prioridade dos pedestres. Finalmente, em áreas de potencial aumento dos conflitos como as

---

8

Disponível

em

[https://prefeitura.pbh.gov.br/sites/default/files/imagens/authenticated%2C%20editor\\_a\\_bh\\_trans/manual\\_traffic\\_calming.pdf](https://prefeitura.pbh.gov.br/sites/default/files/imagens/authenticated%2C%20editor_a_bh_trans/manual_traffic_calming.pdf). Acesso em 17 de junho de 2020.

travessias, é possível usar tipos de revestimento nos pisos que fazem os motoristas e ciclistas desacelerarem e prestarem mais atenção no trânsito de pedestres, seguidas de sinalizações verticais e horizontais que chamem atenção da prioridade que pedestres têm.

Em sendo assim, para além da estratégica e correta sinalização, outras medidas de comunicação devem ser usadas regularmente pelos órgãos públicos para estimular motoristas, ciclistas e pedestres a adotarem comportamentos seguros para todos e todas: cartazes, folhetos, artigos de jornal, conscientização de públicos-alvo em escolas, lojas, no shopping, etc.

### 3. Do Voto

Isto posto, apresento meu voto:

1. Pela competência do COMPUR em definir sobre a realocação de contrapartidas de Operações Urbanas Simplificadas, seguindo os parâmetros dispostos na lei e, para o caso específico, a lei 10.954/2016;
2. Pela **rejeição da proposta de realocação da contrapartida para a Av. Bandeirantes e, em seu lugar, pela implantação de zona 30 na rua Francisco Deslandes,**

Belo Horizonte, 18 de junho de 2020.

**André Henrique de Brito Veloso** – Conselheiro – Setor Técnico –  
Movimento Nossa BH

## **ANEXO I - REFERÊNCIAS UTILIZADAS**

AMERICAN ASSOCIATION OF STATE HIGHWAY AND TRANSPORTATIONS OFFICIALS. Guide for Development of Bicycle Facilities. Washington, DC, 1999.

DENMARK. Ministry of Transport. Road Directorate. Collection of Cycle Concepts. Copenhagen, 2000.

GONDIM, M. F. Cadernos de Desenho de Ciclovias. Rio de Janeiro: Editora da COPPE/UFRJ, 2010.

INSTITUTE OF TRANSPORTATION ENGINEERS - ITE. Traffic Engineering Handbook, 1999.

LIMA, Iêda Maria de Oliveira; DEL SANTORO, Roberto Dimas. Controle das Externalidades Negativas do Transporte e Trânsito por meio da Gestão do Crescimento Urbano. Disponível em: (<ftp://ftp.cefetes.br/cursos/transportes/fabiomuniz/economia%20dos%20transportes/lima.pdf>).

MARQUES FILHO, J. Brasil, Pedalar muito ainda é preciso! In: ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS. Transporte cicloviário. São Paulo, 2007.

MIRANDA, A. C. M.; CITADIN, L. L.; ALVES, E. V. A Importância das Ciclofaixas na Inserção da Bicicleta no Trânsito Urbano das Grandes Cidades. 2009.

U.S DEPARTMENT OF TRANSPORTATION FEDERAL HIGHWAY ADMINISTRATION: Injury to Pedestrians and Bicyclists. An Analysis based on Hospital Emergency Department Data.



## **Anexo II - Algumas iniciativas mundo afora no que diz respeito ao enfrentamento da pandemia**

No dia 15 de março, a prefeita de **Bogotá**[\[1\]](#) decidiu que a ciclovia operacional da cidade, que funcionava apenas aos domingos, se manterá por todos os dias, de seis da manhã às sete e meia da noite. Uma semana depois, no dia 22, o Prefeito de **Nova Iorque**[\[2\]](#) decretou que lojas e oficinas de bicicleta fazem parte dos serviços essenciais. Poucos dias depois, a **Cidade do México**[\[3\]](#) apresentou seu plano de implantação de novas ciclovias para evitar aglomerações no transporte coletivo e contribuir para a não disseminação do coronavírus no campo da mobilidade das pessoas.

Na disputa (de) narrativa no mundo pós coronavírus, trazemos o exemplo Suíço[\[4\]](#). Na média geral no país, o uso da bicicleta aumentou 220%, em menos de um mês. O uso do carro caiu entre 40% e 50%. O uso do ônibus caiu 80%. Por fim, o caminhar caiu 40%, num primeiro momento, depois se estabilizou em menos 10%.

Na Alemanha, a Environmental Action Germany fez um chamado para as cidades implantarem ciclovias temporárias - especialmente para contribuir para melhorias na qualidade do ar que os alemães respiram. Berlim e mais 133 cidades alemãs solicitaram a implantação das ciclovias temporárias. Um Guia[\[5\]](#) foi produzido para otimizar o trabalho das cidades na implantação das ciclovias temporárias.

Em **Paris**, cidade com apenas 3% dos deslocamentos cotidianos feitos por bicicleta[\[6\]](#), por conta da necessidade de distanciamento social, em acordo com a Região Metropolitana, iniciada a implantação de 650 km de ciclovias próximas aos trilhos do trem metropolitano[\[7\]](#) e seguindo o trajeto deles. O melhor? Os trajetos foram traçados pela sociedade civil[\[8\]](#). Outro avanço vindo da Cidade Luz foi o pedido da Prefeita, ela mesma, ao “Prefeito da Polícia”, para as lojas de bicicleta abrirem antes do fim do confinamento, para que as pessoas, quando voltarem às suas vidas, possam ter bicicletas novas ou em bom estado para usarem.

Já na França, o Ministério da Transição Ecológica e Solidária anunciou, no dia 29 de abril, um plano para facilitar o uso da bicicleta agora e no futuro, com orçamento de 20 milhões de euros[\[9\]](#) (quase R\$ 120 milhões) com objetivo de evitar a aglomeração de pessoas e de reduzir as emissões de gases de efeito estufa. Com o plano, o governo francês concederá uma ajuda individual de 50 euros por pessoa (R\$ 290) para quem quiser financiar reparos de freios, pneus e luzes em suas bicicletas.

Barcelona[10], Budapeste[11], Curitiba[12], Denver[13], a meca do automóvel, Lima[14], Liverpool[15], Londres [16], Manila[17], Medellín[18], Mendoza[19], Milão[20], Montpellier[21], Oakland[22] e centenas de outras cidades têm levado adiante medidas que defendem, promovem e garantem a saúde das pessoas e das cidades, agora e pós pandemia.

Voltemos à Colômbia. Bucaramanga, cidade com pouco mais de 500.000 habitantes, está implantando, desde de 29 de abril[23], ciclovias temporárias. Além disso, está sendo retomado o sistema de bicicletas compartilhadas, com 220 bicicletas. Lá, a divisão modal é distribuída em[24]: 36% transporte coletivo., 22% motocicletas, 16% automóveis, 10% transporte informal, 8% taxi, 7% a pé e 1% bicicleta. A título de comparação, Bucaramanga, por exemplo, tem como meta ter 2% de viagens por bicicleta até 2020 e 5% até 2030. Belo Horizonte, por sua vez, tem meta de ter 2% de viagens por bici até 2020, 4% até 2025 e 6% até 2030, conforme descrito no Plano de Mobilidade Urbana. Hoje, a capital mineira tem cerca de 0,4% de viagens em bicicleta[25].

---

[1] Disponível em <https://www.smartcitiesworld.net/news/news/bogota-expands-bike-lanes-overnight-to-curb-coronavirus-spread-5127>. Acesso em 15 de junho de 2020.

[2] Disponível em <https://nyc.streetsblog.org/2020/03/20/breaking-mayor-announces-emergency-bike-lanes-for-smith-street-second-ave-gap/>. Acesso em 15 de junho de 2020.

[3] Disponível em <https://www.cnet.com/roadshow/news/covid-19-coronavirus-mexico-city-bike-paths/>. Acesso em 15 de junho de 2020.

[4] Disponível em <https://ethz.ch/en.html>. Acesso em 15 de junho de 2020.

[5] Disponível em [https://www.berlin.de/senuvk/verkehr/politik\\_planung/rad/infrastruktur/download/Regelplaene\\_Radverkehrsanlagen.pdf](https://www.berlin.de/senuvk/verkehr/politik_planung/rad/infrastruktur/download/Regelplaene_Radverkehrsanlagen.pdf). Acesso em 15 de junho de 2020.

[6] Disponível em [http://temis.documentation.developpement-durable.gouv.fr/docs/Temis/0033/Temis-0033289/8724\\_2018.pdf](http://temis.documentation.developpement-durable.gouv.fr/docs/Temis/0033/Temis-0033289/8724_2018.pdf). Acesso em 15 de junho de 2020.

[7] Disponível em <http://www.leparisien.fr/amp/info-paris-ile-de-france-oise/transports/deconfinement-l-ile-de-france-investit-300-millions-d-euros-pour-la-realisation-du-rer-velo-21-04-2020-8303484.php>. Acesso em 15 de junho de 2020.

[8] Disponível em <http://www.leparisien.fr/info-paris-ile-de-france-oise/transports/bientot-un-rer-velo-pour-le-grand-paris-03-08-2019-8128299.php>. Acesso em 15 de junho de 2020.

[9] Disponível em [https://www.lemonde.fr/planete/article/2020/04/30/un-plan-gouvernemental-de-20-millions-d-euros-pour-encourager-la-pratique-du-velo-au-deconfinement\\_6038198\\_3244.html](https://www.lemonde.fr/planete/article/2020/04/30/un-plan-gouvernemental-de-20-millions-d-euros-pour-encourager-la-pratique-du-velo-au-deconfinement_6038198_3244.html). Acesso em 15 de junho de 2020.

[10] Disponível em <https://www.lavanguardia.com/local/barcelona/20200425/48704357907/barcelona-espacio-coches-aceras-carriles-bici-desconfinamiento-coronavirus.html>. Acesso em 15 de junho de 2020.

[11] Disponível em <https://koronavirus.budapest.hu/en/2020/04/06/temporary-bike-lanes->

[will-help-traffic-during-the-pandemic/?utm\\_medium=website&utm\\_source=archdaily.com.br](#). Acesso em 15 de junho de 2020.

[12] Disponível em <https://g1.globo.com/pr/parana/noticia/2020/03/27/coronavirus-curitiba-decreta-53-atividades-essenciais-que-devem-continuar-funcionando-durante-situacao-de-emergencia.ghtml>. Acesso em 15 de junho de 2020.

[13] Disponível em <https://www.denverpost.com/2020/04/03/denver-streets-closed-coronavirus-covid/>. Acesso em 15 de junho de 2020.

[14] Disponível em <https://especiales.elcomercio.pe/?q=especiales/pedalear-contr-la-pandemia-ecpm/index.html>. Acesso em 15 de junho de 2020.

[15] Disponível em <https://www.merseytravel.gov.uk/customer-information/coronavirus-useful-information-for-our-customers/>. Acesso em 15 de junho de 2020.

[16] Disponível em <https://www.theguardian.com/uk-news/2020/apr/14/london-pedestrians-and-cyclist-may-get-more-space-on-roads-during-coronavirus-lockdown>. Acesso em 15 de junho de 2020.

[17] Disponível em <https://cnnphilippines.com/news/2020/3/24/bikers-lead-initiative-bikes-frontliners-coronavirus.html?fbclid=IwAR1QKyI73n4G5kXPnr8BL-IJg3ljWkAz7Yzzq7SGY0s-FGAdL67DVsb14bI>. Acesso em 15 de junho de 2020.

[18] Disponível em <https://twitter.com/CadenaGaitan/status/1254562985940582400>. Acesso em 15 de junho de 2020.

[19] Disponível em <https://ciudaddemendoza.gob.ar/2020/04/22/la-bici-como-medio-de-transporte-para-mitigar-el-riesgo-de-contagio-de-covid-19/>. Acesso em 15 de junho de 2020.

[20] Disponível em <https://www.theguardian.com/world/2020/apr/21/milan-seeks-to-prevent-post-crisis-return-of-traffic-pollution>. Acesso em 15 de junho de 2020.

[21] Disponível em <https://www.lemonde.fr/blog/transports/2020/04/13/montpellier-des-pistes-cyclables-provisoires-pour-faciliter-laces-aux-hopitaux/>. Acesso em 15 de junho de 2020.

[22] Disponível em <https://www.banquedesterritoires.fr/amenagements-cyclables-temporaires-de-nouvelles-voies-pour-le-deconfinement>. Acesso em 15 de junho de 2020.

[23] Disponível em <https://twitter.com/JCardenasRey/status/1254741230275133442>. Acesso em 15 de junho de 2020.

[24] Disponível em <https://www.transformative-mobility.org/assets/publications/2.-TUMI-City-profile-and-story-Bucamanga.pdf>. Acesso em 15 de junho de 2020.

[25] Disponível em [https://prefeitura.pbh.gov.br/sites/default/files/estrutura-de-governo/bhtrans/2019/documentos/Balan%C3%A7o%20Anual%20da%20Mobilidade%20Urbana%20de%20Belo%20Horizonte%202019%20\(ano%20base%202018\)\\_FINAL.pdf](https://prefeitura.pbh.gov.br/sites/default/files/estrutura-de-governo/bhtrans/2019/documentos/Balan%C3%A7o%20Anual%20da%20Mobilidade%20Urbana%20de%20Belo%20Horizonte%202019%20(ano%20base%202018)_FINAL.pdf). Acesso em 15 de junho de 2020.