BRT Amazonas

Elaboração de Estudos e Projetos de Mobilidade Urbana

PECMS – Relatório Etapa 1

28/10/2025

Prefeitura Municipal de Belo Horizonte

Contrato: DJ 004/2025

Contratada: Consórcio Oficina – GPA&A – PITMEN – ITDP

Oficina Engenheiros Consultores Associados
Gustavo Penna Arquiteto & Associados
PITMEN Consultores
Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento – ITDP Brasil

PECMS - RELATÓRIO ETAPA 1

Volume: Único
Emissão Original 28/10/2025
Arquivo: VR742-AD-PR00-COS-REL-001-R02-20251028.docx [1]

Controle de revisões

Revisão	Objeto	Data
0	Emissão original	28/10/2025
1	Atendimento de comentários da Comissão de Fiscalização	06/11/2025
2	Atendimento de comentários da Comissão de Fiscalização	19/11/2025

[1] De acordo com codificação de arquivos definida para o projeto Estudos e Projetos de Mobilidade Urbana do BRT Amazonas, em conjunto com a PBH:

- VR742: Código de arquivamento do projeto;
- AD: Etapa do Projeto (Administrativa);
- PR00: Unidade de Projeto (Geral);
- COS: Disciplina (Comunicação e Mobilização Social);
- REL: Tipo de Documento (Relatório);
- 001: Sequencial de folha;
- R02: Revisão do documento (Segunda Revisão);
- 20251028: Data da emissão original no formato AAAAMMDD.

Sumário

Índice de Tabelas *4*
Índice de Figuras *4*
Lista de Gráficos *7*
Lista de Anexos *8*
1. Apresentação *9*
1.1 Considerações gerais 9
1.2 Apresentação do documento 10
2. Marco referencial *11*
3. Objetivos *13*
3.1 Objetivos Gerais 13
3.2 Objetivos Específicos 13
4. Síntese dos resultados da Etapa 1 ..... *14*
4.1 Atividades de consulta pública e divulgação do projeto 14
Registro fotográfico das atividades 17
Inserções na mídia 36
4.2 Análise síntese das contribuições obtidas 39
4.3 Perfil das pessoas inscritas nas atividades de consulta pública 50
5. Relato das atividades de consulta pública *55*
5.1 Observatório da Mobilidade Urbana (ObsMob-BH) 55
5.2 Comissões Regionais de Transportes e Trânsito (CRTT) 72
5.3 Conselho Municipal de Mobilidade Urbana (COMURB) 88
5.4 Audiência Pública 97

Índice de Tabelas

Tabela 1 – Quadro Resumo dos Destaques dos Eventos da Etapa 1 14
Tabela 2 – Síntese de resultados e informações dos eventos presenciais realizados na Etapa 1 da mobilização social do Move BH Amazonas 15
Tabela 3 – Informações e evidências das ações de divulgação do BRT Amazonas ..37
Tabela 4 – Resultados relacionados aos tipos de contribuição.....40
Tabela 5 – Resultados relacionados aos temas abordados nas contribuições.....41
Tabela 6 – Análise qualitativa das contribuições obtidas na Etapa 1 da mobilização social do BRT Amazonas 42
Tabela 7 – Perfil dos inscritos nos eventos de consulta pública da Etapa 1 de mobilização social 51
Tabela 8 – Programa 20ª reunião do ObsMob-BH.....55
Tabela 9 – Oportunidades, ameaças e sugestões do Grupo de Trabalho 1 60
Tabela 10 – Oportunidades, ameaças e sugestões do Grupo de Trabalho 2 65
Tabela 11 – Oportunidades, ameaças e sugestões do Grupo de Trabalho 3 70
Tabela 12 – Programa reunião das CRTTs de Belo Horizonte 72
Tabela 13 – Oportunidades, ameaças e sugestões do Grupo de Trabalho 1 77
Tabela 14 – Oportunidades, ameaças e sugestões do Grupo de Trabalho 2 82
Tabela 15 – Oportunidades, ameaças e sugestões do Grupo de Trabalho 3 86
Tabela 16 – Programa 1ª Reunião Extraordinária de 2025 do COMURB de Belo Horizonte 88
Tabela 17 – Intervenções realizadas durante a plenária da reunião do COMURB.....94
Tabela 18 – Programa Audiência Pública do BRT Amazonas.....97
Tabela 19 – Intervenções realizadas durante a plenária da Audiência Pública do BRT Amazonas 99
Tabela 20 – Oportunidades, ameaças e sugestões do Grupo de Trabalho 1 103
Tabela 21 – Oportunidades, ameaças e sugestões dos Grupos de Trabalho 2 e 3..107
Tabela 22 – Oportunidades, ameaças e sugestões do Grupo de Trabalho 4 109

Índice de Figuras

Figura 1 – Peças produzidas para divulgação e apoio da reunião do ObsMob-BH sobre o Move BH Amazonas 17
Figura 2 – Estrutura geral da reunião do ObsMob-BH 18
Figura 3 – Coffee-break ofertado na reunião do ObsMob-BH 18
Figura 4 – Acessibilidade (libras e audiodescrição) durante a reunião do ObsMob-BH 19
Figura 5 – Registro de áudio e vídeo (com transcrição) da reunião do ObsMob-BH 20
Figura 6 – Peças produzidas para divulgação e apoio da reunião do CRTTs sobre o Move BH Amazonas 21
Figura 7 – Peças produzidas para divulgação e apoio da reunião do CRTTs sobre o Move BH Amazonas 22
Figura 8 – Estrutura geral da reunião dos CRTTs 23
Figura 9 – Buffet servido na reunião dos CRTTs 24
Figura 10 – Acessibilidade (libras e audiodescrição) durante a reunião dos CRTTs 25
Figura 11 – Registro de áudio e vídeo (com transcrição) da reunião dos CRTTs 26
Figura 12 – Peças produzidas para divulgação da reunião do Comurb sobre o Move BH Amazonas 27
Figura 13 – Peças produzidas para divulgação e apoio da Audiência Pública 28
Figura 14 – Peças produzidas para divulgação e apoio da Audiência Pública 29
Figura 15 – Estrutura geral da Audiência Pública 30
Figura 16 – Buffet servido da Audiência Pública 31
Figura 17 – Acessibilidade (libras e audiodescrição) durante a reunião da Audiência Pública 32
Figura 18 – Registro de áudio e vídeo (com transcrição) e sonorização (caixas de som com pedestal, microfones sem fio e mesa da Audiência Pública 33
Figura 19 – Mestre de Cerimônia da Audiência Pública 34
Figura 20 – Espaço de recreação na Audiência Pública com jogos, atividades e monitoras 35
Figura 21 – Entrevistas concedidas sobre a Reunião do CRTTs e Audiência Pública 36
Figura 22 – Abertura da 20ª reunião do ObsMob-BH. Representante da SUMOB-BH. 56
Figura 23 – Abertura da 20ª reunião do ObsMob-BH. Representante do Consórcio. 56
Figura 24 – Apresentação sobre os Estudos e Projetos de Mobilidade Urbana do BRT Amazonas. 57
Figura 25 – Informe sobre o Componente 2 do Programa de Mobilidade e Inclusão Urbana: Urbanização da Vila Cabana do Pai Tomás. 57
Figura 26 – Plenária final e encerramento. Representante da SMMUR-BH. 58
Figura 27 – Grupo de Trabalho 1: Transporte Público Coletivo. 60
Figura 28 – Grupo de Trabalho 2: Desenho Urbano, Integração Modal e Acessibilidade. 65
Figura 29 – Grupo de Trabalho 3: Mobilidade e Gênero 70
Figura 30 – Abertura da reunião das Comissões Regionais de Transportes e Trânsito de Belo Horizonte 73
Figura 31 – Apresentação sobre os Estudos e Projetos de Mobilidade Urbana do BRT Amazonas por parte do representante da SUMOB-BH 73

Figura 32 – Apresentação das premissas de projeto do BRT Amazonas por parte da equipe do Consórcio 74
Figura 33 – Plenária final e encerramento. Representante da SUMOB-BH 74
Figura 34 – Grupo de Trabalho 1: Transporte Público Coletivo 76
Figura 35 – Grupo de Trabalho 2: Integração Modal e Acessibilidade.....81
Figura 36 – Grupo de Trabalho 3: Mobilidade e Gênero.....86
Figura 37 – Abertura da 1ª Reunião Extraordinária de 2025 do COMURB de Belo Horizonte. Representante da SMMUR-BH.....89
Figura 38 – Abertura da 1ª Reunião Extraordinária de 2025 do COMURB de Belo Horizonte. Representante da SUMOB-BH. 89
Figura 39 – Apresentação sobre os Estudos e Projetos de Mobilidade Urbana do BRT Amazonas. 90
Figura 40 – Apresentação sobre os Estudos e Projetos de Mobilidade Urbana do BRT Amazonas. 90
Figura 41 – Apresentação sobre os Estudos e Projetos de Mobilidade Urbana do BRT Amazonas. 91
Figura 42 – Apresentação sobre os Estudos e Projetos de Mobilidade Urbana do BRT Amazonas. 91
Figura 43 – Apresentação sobre os Estudos e Projetos de Mobilidade Urbana do BRT Amazonas. 92
Figura 44 – Apresentação sobre os Estudos e Projetos de Mobilidade Urbana do BRT Amazonas. 92
Figura 45 – Apresentação sobre os Estudos e Projetos de Mobilidade Urbana do BRT Amazonas. 93
Figura 46 – Apresentação sobre os Estudos e Projetos de Mobilidade Urbana do BRT Amazonas. 93
Figura 47 – Apresentação do MOVE BH Amazonas na Audiência Pública. Representante da SUMOB-BH. 98
Figura 48 – Público presente na Audiência Pública. 98
Figura 49 – Grupo de Trabalho 1: Transporte Público Coletivo. 103
Figura 50 – Grupos de Trabalho 2 e 3: Integração Modal e Acessibilidade / Gênero. 106
Figura 51 – Grupo de Trabalho 4: Bolsões de Caminhabilidade.....109

Lista de Gráficos

Gráfico 1 – Contribuições por tipologia e relação com o projeto do BRT Amazonas..40
Gráfico 2 – Contribuições por tema relacionado ao BRT Amazonas 41
Gráfico 3 – Pessoas inscritas por raça/cor nas atividades de consulta do BRT Amazonas 52
Gráfico 4 – Pessoas inscritas por gênero nas atividades de consulta do BRT Amazonas 52
Gráfico 5 – Pessoas inscritas por faixa etária nas atividades de consulta do BRT Amazonas 53
Gráfico 6 – Pessoas com deficiência nas atividades de consulta do BRT Amazonas 53
Gráfico 7 – Pessoas inscritas por grau de escolaridade nas atividades de consulta do BRT Amazonas.....54
Gráfico 8 – Pessoas inscritas por setor nas atividades de consulta do BRT Amazonas 54

Lista de Anexos

Anexo 1 – ObsMob – Lista de presença geral
Anexo 2 – ObsMob – Apresentação MOVE Amazonas
Anexo 3 – ObsMob – Apresentação Informes
Anexo 4 – ObsMob – Listas de presença GTs
Anexo 5 – CRTT – Lista de presença geral
Anexo 6 – CRTT – Apresentação MOVE Amazonas
Anexo 7 – CRTT – Apresentação das premissas de projeto MOVE Amazonas
Anexo 8 – CRTT – Lista de presença GTs
Anexo 9 – COMURB – Apresentação MOVE Amazonas
Anexo 10 – Audiência Pública – Lista de presença geral
Anexo 11 – Audiência Pública – Apresentação MOVE BH Amazonas
Anexo 12 – Audiência Pública – Lista de presença GT1
Anexo 13 – Audiência Pública – Lista de presença GTs 2 e 3
Anexo 14 – Audiência Pública – Lista de presença GT 4

1. Apresentação

1.1 Considerações gerais

O projeto do BRT Amazonas é uma ação do município de Belo Horizonte para implantar uma solução de mobilidade urbana estruturada no transporte público coletivo (TPC) para o atendimento ao Vetor Oeste de Belo Horizonte e da Região Metropolitana de Belo Horizonte (RMBH) tendo como principal eixo viário a Avenida Amazonas.

O projeto contempla a implantação de tratamentos viários e equipamentos urbanos nas vias que compõem o escopo do projeto, visando priorizar a circulação dos ônibus municipais e metropolitanos no sistema viário e oferecer soluções de conforto e segurança à população nos locais de embarque e desembarque dos serviços de TPC, incluindo o acesso a estes locais.

Segundo os Termos de Referência (TR) da contratação[2], os objetivos do projeto são:

- Garantir prioridade no sistema viário ao transporte coletivo;
- Aumentar a velocidade operacional dos ônibus;
- Diminuir o tempo do passageiro dentro do veículo;
- Impactar positivamente a caminhabilidade;
- Permitir maior fluidez na circulação viária para os ônibus;
- Racionalizar a operação com a otimização da frota;
- Reduzir os custos do transporte público;
- Facilitar a integração com os outros modos de transporte; e
- Compartilhar os espaços da cidade de forma justa e racional.

O sistema viário contemplado no projeto compreende o tratamento de uma extensão de 39,7 km de vias (extensão unidirecional), da qual, 8,64 km (21%) são da Av. Amazonas e Olegário Maciel, com solução em Bus Rapid Transit (BRT). Os demais 31 km são de vias de acesso às regiões de captação de viagens nas importantes regiões do Barreiro e de Contagem (Distrito Industrial). Nesta extensão encontram-se 8,65 km de vias contíguas aos eixos de transporte coletivo, em bairros e centralidades locais – os denominados "Bolsões de Caminhabilidade", para as quais foi estabelecida a necessidade de implantação de tratamentos urbanísticos, paisagísticos e de acessibilidade.

Além dos bolsões acima referidos, o projeto também incorpora o tratamento das áreas ao redor das Obras de Arte Especiais existentes ao longo do traçado, denominados “baixios”, locais em que a infraestrutura apresenta baixa qualidade urbanística. Somados todos os segmentos dos baixios, há 4,4 km de vias a serem objeto destes projetos.

[2] Solicitação de Proposta (SDP), pág. 86

O projeto, que conta com recursos financeiros do Banco Mundial (BIRD) mediante contrato de empréstimo n.º 90690-BR, foi contratado pelo município junto ao Consórcio Oficina-ITDP-PITMEN-GPA&A, integrado pelas empresas: Oficina Engenheiros Consultores Associados; Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento – ITDP Brasil; PITMEN Consultores; e, Gustavo Penna Arquiteto & Associados, com contrato de código DJ 004/2025, firmado em 20/03/2025, e com Ordem de Serviço de 08/04/2025, tendo prazo de execução de 26 (vinte e seis) meses.

O objeto dos trabalhos reúne um conjunto de estudos e projetos de transporte coletivo, tráfego, urbanismo, tecnologia, arquitetura e engenharia, tendo como finalidade, proporcionar os elementos necessários para que o município possa realizar a implementação das soluções concebidas na dimensão física, com a contratação e execução das obras e fornecimentos, e na dimensão operacional, com o estabelecimento das alterações da rede de serviços de TPC e dos recursos empregados.

Os trabalhos contemplam a participação da sociedade mediante a discussão nas instituições e fóruns já estabelecidos, consoante as práticas usuais do município, ocasiões em que se buscará obter contribuições para a formulação das soluções.

Todos os projetos de arquitetura e engenharia são realizados em metodologia *Building Information Modelling* – BIM, segundo padrões orientados por um plano de execução específico.

O escopo dos trabalhos foi organizado pelo Consórcio em 13 etapas e 124 atividades e contempla a entrega de 12 conjuntos de produtos, que reúnem 171 subprodutos de distintas naturezas, como desenhos, memoriais, especificações, modelos de transporte e tráfego, planilhas e relatórios diversos.

1.2 Apresentação do documento

Este documento apresenta os resultados da Etapa 1 de mobilização social para os estudos e projetos de mobilidade urbana do BRT Amazonas, considerando as determinações do Anexo 21 do TR e as ações previstas no Plano Estratégico de Comunicação e Mobilização Social (PECMS-BRT Amazonas).

O documento está estruturado da seguinte forma:

- Reflexão conceitual sobre a importância do projeto e da comunicação social no seu desenvolvimento;
- Os objetivos gerais e específicos da Etapa 1 de mobilização social para os estudos e projetos de mobilidade urbana do BRT Amazonas;
- Síntese dos resultados obtidos nessa etapa de mobilização social, contendo a análise das atividades de consulta pública (presenciais e on-line) e das contribuições obtidas;
- Relato das atividades presenciais de consulta pública, conforme determinado pelo Anexo 21 do TR;
- Considerações finais.

2. Marco referencial

A opinião pública tem papel crucial na formulação da agenda de trabalho do BRT Amazonas, sendo uma parte ativa no processo de formação dos planos de ação. Este PECMS está parametrizado com as diretrizes estabelecidas em âmbito nacional e também no município de Belo Horizonte, tendo como ponto de convergência a gestão democrática como uma das atribuições municipais para o pleno desenvolvimento das cidades.

A Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei 12.587/12) reforça a participação da população e de associações representativas dos vários segmentos da comunidade na formulação, execução e acompanhamento de planos, programas e projetos de desenvolvimento urbano. O Art. 7º do documento destaca como objetivo da PNMU "consolidar a gestão democrática como instrumento e garantia da construção contínua do aprimoramento da mobilidade urbana". O Art. 14º prevê como direito dos usuários do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana "participar do planejamento, da fiscalização e da avaliação da política local de mobilidade urbana".

Já o Estatuto da Cidade (lei n.º 10.257/01) em seu Art. 18º estipula que o planejamento, execução e avaliação de planos, programas e projetos de desenvolvimento urbano deve ter "gestão democrática por meio da participação da população e de associações representativas dos vários segmentos da comunidade". Para garantir a gestão democrática da cidade, o Art. 45º pauta que: "Os organismos gestores das regiões metropolitanas e aglomerações urbanas incluirão obrigatória e significativa participação da população e de associações representativas dos vários segmentos da comunidade, de modo a garantir o controle direto de suas atividades e o pleno exercício da cidadania".

A gestão democrática também é princípio destacado no Plano Diretor de Belo Horizonte (Lei n° 11.181/2019) no Capítulo IX que aborda o tema da mobilidade urbana. O Art. 27º estipula o objetivo de "consolidar a gestão democrática como instrumento e garantia da construção contínua do aprimoramento da mobilidade urbana", enquanto o Art. 82 regulamenta que os processos de construção e gestão da política urbana municipal deverão ocorrer de forma democrática, com a participação efetiva da sociedade civil por meio dos canais previstos nesta lei, bem como de outros existentes ou que vierem a ser criados".

Nesse sentido, o PECMS-BRT Amazonas irá promover o diálogo amplo e horizontal sobre esse projeto que torna a cidade mais habitável, eficiente, inclusiva e sustentável. O foco é efetivar um debate nos espaços institucionais da mobilidade urbana da Prefeitura de Belo Horizonte, bem como via audiência pública e em reuniões com lideranças comunitárias dos Territórios de Gestão Compartilhada (TGC).

O TPC só cumpre sua função enquanto direito social com a escuta aos usuários. A informação é ferramenta essencial nessa mobilização. Os produtos e estratégias do PECMS-BRT Amazonas serão efetivados visando dar transparência e visibilidade a implementação do corredor, tudo para garantir que a população, entidades e atores impactados sejam ouvidos, informados e tirem suas dúvidas sobre o processo.

É importante destacar, que o PECMS-BRT Amazonas segue as determinações do Anexo 21 do TR, que visa orientar o desenvolvimento dos subprodutos necessários para a completa elaboração do plano, bem como a caracterização e o estabelecimento de diretrizes e instruções. As orientações, diretrizes e instruções contidas no Anexo 21 estão alinhadas à Norma Ambiental e Social 10 (NAS 10) do Banco Mundial e ao Plano de Engajamento das Partes Interessadas da operação de crédito junto ao BIRD da Prefeitura de Belo Horizonte.

Dentre os objetivos da NAS 10 do Banco Mundial, está o de estabelecer uma estratégia sistemática de envolvimento das partes interessadas, que ajudará os Mutuários a criar e manter uma relação construtiva, em particular, com as partes afetadas pelos projetos financiados pela instituição. Os requisitos estabelecidos pela norma na fase de preparação dos projetos são os seguintes:

- **Identificação e análise de partes interessadas**, para identificação de indivíduos e grupos diretamente afetados ou que tenham interesse na iniciativa, visando apoiar a definição das ações de consulta e de comunicação do projeto;
- **Desenvolvimento de um plano de engajamento das partes interessadas**, visando estabelecer um cronograma e os métodos de envolvimento das partes interessadas durante o ciclo de vida do projeto;
- **Divulgação de informações sobre o projeto**, para permitir que as partes interessadas compreendam os riscos e impactos e as possíveis oportunidades;
- **Consulta relevante**, para fornecer às partes interessadas oportunidades para expressar as suas opiniões sobre os riscos, impactos e medidas de mitigação. Esse processo deve começar no estágio inicial do processo de planejamento, para receber opiniões iniciais sobre a proposta do projeto e informar sua concepção.

O PECMS-BRT Amazonas também tem como referência o Plano de Equidade (PEQUI) do Programa de Mobilidade e Inclusão Social de Belo Horizonte, que visa estabelecer diretrizes a serem seguidas pelos órgãos públicos e setor privado para promoção de um ambiente urbano mais seguro e inclusivo para mulheres e meninas. Os resultados da Etapa 1 de mobilização social, evidenciam o atendimento aos requisitos indicados para o Corredor Amazonas e a prioridade dada durante as atividades de consulta pública ao tema, por meio do estabelecimento de grupos de trabalho específicos para a discussão sobre a concepção de espaços públicos sensíveis a gênero.

3. Objetivos

3.1 Objetivos Gerais

O objetivo da Etapa 1 de mobilização social dos estudos e projetos do BRT Amazonas é realizar atividades de consulta pública junto às partes interessadas para apresentação do projeto conceitual, incluindo objetivos, área de abrangência, fases, impactos e potenciais benefícios, e coletar contribuições que possam informar o seu posterior detalhamento.

Ressalta-se que essa é apenas a primeira etapa de mobilização social prevista no contexto dessa iniciativa. O PECMS-BRT Amazonas prevê mais duas etapas de mobilização social, para consulta pública sobre os projetos básicos de transporte (Etapa 2) e a elaboração do Plano Estratégico de Comunicação e Mobilização Social da Obra (Etapa 3).

3.2 Objetivos Específicos

A Etapa 1 de mobilização social dos estudos e projetos do BRT Amazonas, possui os seguintes objetivos específicos:

- Apresentar o projeto conceitual no Observatório da Mobilidade Urbana de Belo Horizonte (ObsMob-BH);
- Apresentar o projeto conceitual para as Comissões Regionais de Transportes e Trânsito (CRTTs), especialmente as comissões que respondem pelas regionais na área de abrangência do projeto (Centro-sul, Oeste e Barreiro);
- Apresentar o projeto conceitual para o Conselho Municipal de Mobilidade Urbana (COMURB);
- Realizar Audiência Pública para apresentação do projeto conceitual do BRT Amazonas;
- Iniciar o processo de divulgação e consulta pública on-line por meio da criação da página do projeto no portal da Prefeitura de Belo Horizonte (PBH).

4. Síntese dos resultados da Etapa 1

4.1 Atividades de consulta pública e divulgação do projeto

Como parte da Etapa 1 de mobilização social foram realizadas atividades de consulta pública (presenciais e on-line) e ações de divulgação por meio de diferentes canais institucionais da PBH, entre os meses de junho e outubro de 2025.

Tabela 1 – Quadro Resumo dos Destaques dos Eventos da Etapa 1

Grupo de Indicadores	Indicador	Total
Indicadores de Participação e Impacto	Total de eventos realizados	4
	Total de horas de eventos	17,5
	Total de pessoas impactadas / engajadas / mobilizadas nos eventos	544
	Total de atendidos pelo serviço de recreação	30
Indicadores de Produção e Material de Apoio	Total de peças publicitárias produzidas e aprovadas	14
	Total de fotografias dos eventos armazenadas	753
	Total de slides produzidos e apresentados	129
	Total de *coffee break* servidos	6
Indicadores de Mídia e Comunicação	Total de horas de linguagem acessível disponibilizada (libras e audiodescrição)	7,03
	Total de horas de filmagens	17,60
	Total de horas de discussões transcritas	9,87
	Total de gigabytes de mídia armazenada	185,50
Indicadores de Sugestões, Oportunidades e Ameaças	Total de oportunidades identificadas	225
	Total de ameaças identificadas	297
	Total de sugestões identificadas	123
	Total de contribuições de participantes (soma de sugestões, ameaças e oportunidades)	645
Indicadores de Reuniões e Ações de Preparação	Total de reuniões preparatórias para os eventos	5
	Duração total das reuniões preparatórias	5,33

Fonte: Consórcio Oficina Consultores / GPA&A / Pitmen / ITDP.

As atividades de consulta tiveram como foco a apresentação do projeto conceitual do BRT nos principais espaços institucionalizados de participação social associados a agenda de mobilidade urbana em Belo Horizonte, sendo eles o Observatório da Mobilidade Urbana (ObsMob-BH), as Comissões Regionais de Transportes e Trânsito (CRTTs) e o Conselho Municipal de Mobilidade Urbana. Além dessas atividades, foi realizada uma Audiência Pública na sede Nova Suissa do CEFET-MG, localizada na própria Avenida Amazonas.

Ressalta-se que todo o processo de planejamento e execução das atividades foi realizado de forma colaborativa entre a equipe da SUMOB-BH e do Consórcio responsável pelos estudos em projetos de mobilidade urbana do BRT Amazonas, sendo as metodologias sugeridas e os materiais utilizados para consulta e divulgação dos eventos previamente aprovados pela fiscalização do projeto. A Tabela 1 – Quadro Resumo dos Destaques dos Eventos da Etapa 1 e a Tabela 2 – Síntese de resultados e informações dos eventos presenciais realizados na Etapa 1 da mobilização social do Move BH Amazonas trazem sínteses de resultados e informações dos eventos presenciais realizados nessa etapa da mobilização social. As Figuras 1 a 18 apresentam o registro fotográfico relacionado a estrutura logística e aos serviços ofertados durante as atividades.

Todo o trabalho foi realizado conforme o PECMS, a identidade visual e a marca do Move BH Amazonas, entregues em 02/09/25.

Também em conformidade com o PECMS, a Gerência de Comunicação da SMMUR/Sumob/BHTRANS, com apoio da equipe de Gestão de Pessoas, tem feito ampla divulgação do Projeto Move BH Amazonas para o público interno das três entidades municipais. A apresentação do projeto foi feita para todos os servidores e empregados que tiveram interesse, de forma presencial ou virtual. Além de apresentações, o assunto é abordado periodicamente e com bastante frequência no informativo interno dos órgãos, chamado Circulando, enviado para todos os colaboradores.

Tabela 2 – Síntese de resultados e informações dos eventos presenciais realizados na Etapa 1 da mobilização social do Move BH Amazonas

Evento	Data/horário	Local	Participantes	Serviços, materiais e equipamentos
ObsMob-BH	26/06/2025 08h30 – 12h30	Auditório Juscelino Kubitschek, Prefeitura de Belo Horizonte	112	**Serviços** ● Coffee-break ● Libras ● Registro audiovisual em dois canais ● Transcrição **Materiais/equipamentos** ● 2 notebooks ● Câmera + tripé + bateria extra + 3 cartões de memória
CRTTs	11/08/2025 08h00 – 12h30	Auditório Juscelino Kubitschek, Prefeitura de Belo Horizonte	147	**Serviços** ● Coffee-break ● Libras ● Audiodescrição ● Registro audiovisual em dois canais ● Transcrição **Materiais/equipamentos** ● 2 notebooks ● Câmera + tripé + bateria extra + 3 cartões de memória
COMURB	25/09/2025 08h00 – 12h30	On-line	107	● Registro audiovisual (gravação) ● Transcrição ● Diagramação de peças de divulgação com audiodescrição

Audiência Pública	18/10/2025 08h00 – 14h30	Auditório do Campus Nova Suissa, CEFET-MG	178	**Serviços** ● Coffee-break ● Libras ● Audiodescrição ● Registro audiovisual em dois canais ● Transcrição ● Área kids com cuidadoras ● Recepção ● Mestre de cerimônia ● Sonorização ● Portaria ● Diagramação de peças gráficas ● Impressão de crachás ● Impressão de panfleto A5 ● Banner de entrada ● Equipe de limpeza e apoio **Materiais/equipamentos** ● 2 notebooks ● Câmera + tripé + bateria extra + 3 cartões de memória ● Caixas de som com tripé, mesa de som, microfones sem fio

Fonte: Consórcio Oficina Consultores / GPA&A / Pitmen / ITDP.

Registro fotográfico das atividades

Evento ObsMob-BH - 26/06/2025



Figura 1 – Peças produzidas para divulgação e apoio da reunião do ObsMob-BH sobre o Move BH Amazonas

Fonte: Prefeitura de Belo Horizonte.



Figura 2 – Estrutura geral da reunião do ObsMob-BH

Fonte: Consórcio Oficina Consultores / GPA&A / Pitmen / ITDP.





Figura 3 – Coffee-break ofertado na reunião do ObsMob-BH

Fonte: Consórcio Oficina Consultores / GPA&A / Pitmen / ITDP.





Figura 4 – Acessibilidade (libras e audiodescrição) durante a reunião do ObsMob-BH

Fonte: Consórcio Oficina Consultores / GPA&A / Pitmen / ITDP.



Figura 5 – Registro de áudio e vídeo (com transcrição) da reunião do ObsMob-BH

Fonte: Consórcio Oficina Consultores / GPA&A / Pitmen / ITDP.

Evento CRTTs - 11/08/2025

Formulário



Cabeçalho release



Convite



Redes sociais: feed



Certificado



Crachá

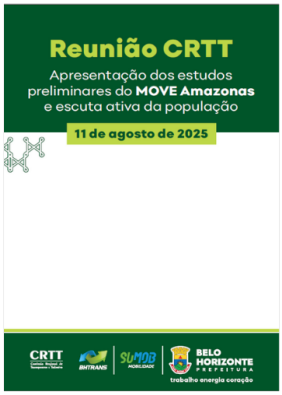
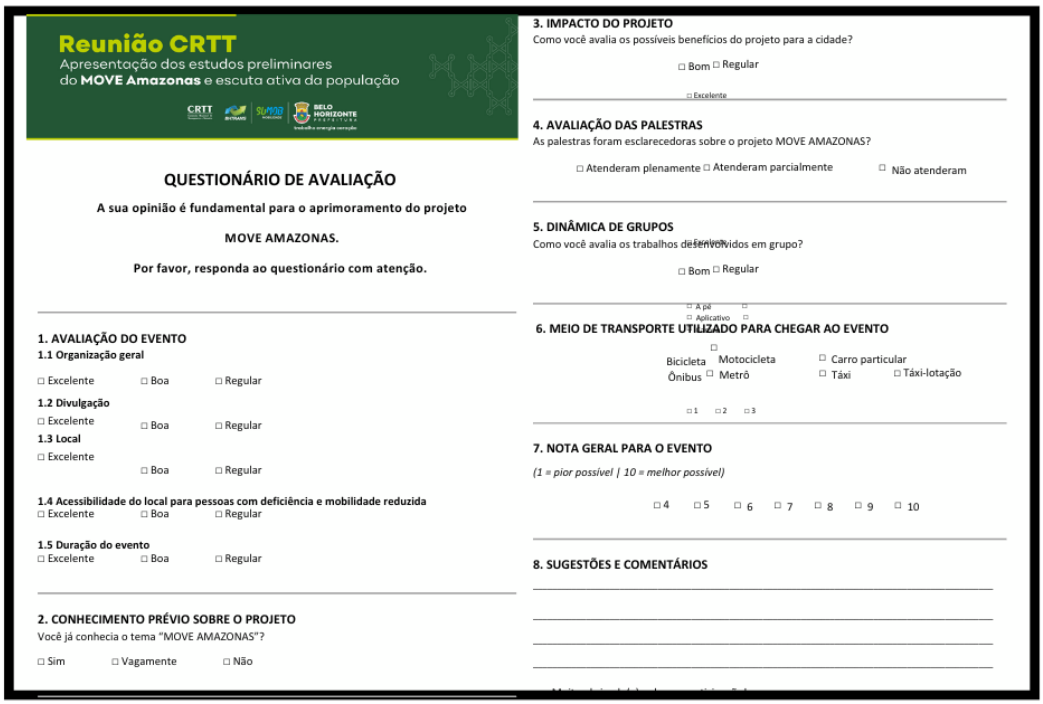


Figura 6 – Peças produzidas para divulgação e apoio da reunião do CRTTs sobre o Move BH Amazonas

Fonte: Prefeitura de Belo Horizonte.

Questionário de avaliação



Reunião CRTT
Apresentação dos estudos preliminares do MOVE Amazonas e escuta ativa da população

QUESTIONÁRIO DE AVALIAÇÃO

A sua opinião é fundamental para o aprimoramento do projeto MOVE AMAZONAS.

Por favor, responda ao questionário com atenção.

1. AVALIAÇÃO DO EVENTO
1.1 Organização geral
□ Excelente □ Boa □ Regular
1.2 Divulgação
□ Excelente □ Boa □ Regular
1.3 Local
□ Excelente □ Boa □ Regular
1.4 Acessibilidade do local para pessoas com deficiência e mobilidade reduzida
□ Excelente □ Boa □ Regular
1.5 Duração do evento
□ Excelente □ Boa □ Regular

2. CONHECIMENTO PRÉVIO SOBRE O PROJETO
Você já conhecia o tema "MOVE AMAZONAS"?
□ Sim □ Vagamente □ Não

3. IMPACTO DO PROJETO
Como você avalia os possíveis benefícios do projeto para a cidade?
□ Bom □ Regular □ Excelente

4. AVALIAÇÃO DAS PALESTRAS
As palestras foram esclarecedoras sobre o projeto MOVE AMAZONAS?
□ Atenderam plenamente □ Atenderam parcialmente □ Não atenderam

5. DINÂMICA DE GRUPOS
Como você avalia os trabalhos desenvolvidos em grupo?
□ Bom □ Regular

6. MEIO DE TRANSPORTE UTILIZADO PARA CHEGAR AO EVENTO
Bicicleta Motocicleta Carro particular
Ônibus Metrô Táxi Táxi-lotação

7. NOTA GERAL PARA O EVENTO
(1 = pior possível | 10 = melhor possível)
□ 4 □ 5 □ 6 □ 7 □ 8 □ 9 □ 10

8. SUGESTÕES E COMENTÁRIOS

Cartão



Reunião CRTT
Apresentação dos estudos preliminares do MOVE Amazonas e escuta ativa da população
GRUPO 1: TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO
Auditório JK

Reunião CRTT
Apresentação dos estudos preliminares do MOVE Amazonas e escuta ativa da população
GRUPO 2: INTEGRAÇÃO MODAL
Auditório 1

Reunião CRTT
Apresentação dos estudos preliminares do MOVE Amazonas e escuta ativa da população
GRUPO 3: MOBILIDADE DE GÊNERO E ACESSIBILIDADE
Sala 2

Cartaz porta



Reunião CRTT
Apresentação dos estudos preliminares do MOVE Amazonas e escuta ativa da população
GRUPO 1: TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO
Auditório JK

Reunião CRTT
Apresentação dos estudos preliminares do MOVE Amazonas e escuta ativa da população
GRUPO 2: INTEGRAÇÃO MODAL
Auditório 1

Reunião CRTT
Apresentação dos estudos preliminares do MOVE Amazonas e escuta ativa da população
GRUPO 3: MOBILIDADE DE GÊNERO E ACESSIBILIDADE
Sala 2

Figura 7 – Peças produzidas para divulgação e apoio da reunião do CRTTs sobre o Move BH Amazonas

Fonte: Prefeitura de Belo Horizonte.



Figura 8 – Estrutura geral da reunião dos CRTTs

Fonte: Consórcio Oficina Consultores / GPA&A / Pitmen / ITDP.





Figura 9 – Buffet servido na reunião dos CRTTs

Fonte: Consórcio Oficina Consultores / GPA&A / Pitmen / ITDP.



Figura 10 – Acessibilidade (libras e audiodescrição) durante a reunião dos CRTTs

Fonte: Consórcio Oficina Consultores / GPA&A / Pitmen / ITDP.



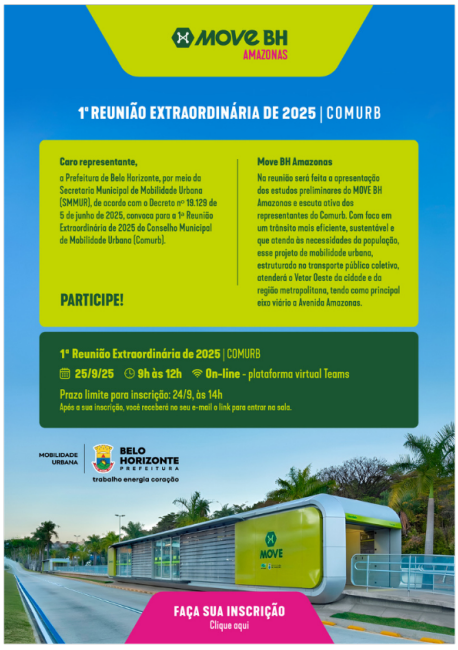


Figura 11 – Registro de áudio e vídeo (com transcrição) da reunião dos CRTTs

Fonte: Consórcio Oficina Consultores / GPA&A / Pitmen / ITDP.

Evento reunião do COMURB - 25/09/2025 (on-line)

E-mail marketing



Banner site



Banner formulário de inscrição



Redes sociais: feed



Redes sociais: story



Figura 12 – Peças produzidas para divulgação da reunião do Comurb sobre o Move BH Amazonas

Fonte: Consórcio Oficina Consultores / GPA&A / Pitmen / ITDP.

Evento Audiência Pública - 18/10/2025

E-mail marketing



Banner site



Banner formulário de inscrição



Certificado



Redes sociais: feed



Redes sociais: story



Capa release



Figura 13 – Peças produzidas para divulgação e apoio da Audiência Pública

Fonte: Consórcio Oficina Consultores / GPA&A / Pitmen / ITDP e Prefeitura de Belo Horizonte.

Panfleto A5
Frente e verso



Crachá



Banner



Figura 14 – Peças produzidas para divulgação e apoio da Audiência Pública

Fonte: Consórcio Oficina Consultores / GPA&A / Pitmen / ITDP.







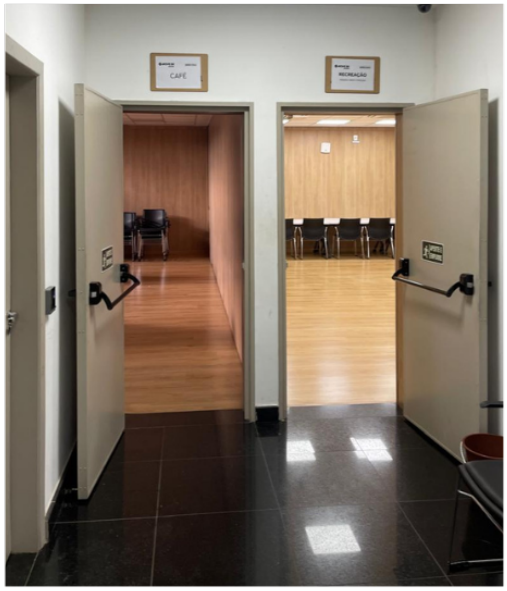




Figura 15 – Estrutura geral da Audiência Pública

Fonte: Consórcio Oficina Consultores / GPA&A / Pitmen / ITDP.



Figura 16 – Buffet servido da Audiência Pública

Fonte: Consórcio Oficina Consultores / GPA&A / Pitmen / ITDP.



Figura 17 – Acessibilidade (libras e audiodescrição) durante a reunião da Audiência Pública

Fonte: Consórcio Oficina Consultores / GPA&A / Pitmen / ITDP.



Figura 18 – Registro de áudio e vídeo (com transcrição) e sonorização (caixas de som com pedestal, microfones sem fio e mesa da Audiência Pública

Fonte: Consórcio Oficina Consultores / GPA&A / Pitmen / ITDP.





Figura 19 – Mestre de Cerimônia da Audiência Pública

Fonte: Consórcio Oficina Consultores / GPA&A / Pitmen / ITDP.



Figura 20 – Espaço de recreação na Audiência Pública com jogos, atividades e monitoras

Fonte: Consórcio Oficina Consultores / GPA&A / Pitmen / ITDP.

Inserções na mídia

Audiência Pública: portal BHAZ



Reunião CRTTs: TV Horizonte



Reunião CRTTs: Itatiaia



Figura 21 – Entrevistas concedidas sobre a Reunião do CRTTs e Audiência Pública

Fonte: Consórcio Oficina Consultores / GPA&A / Pitmen / ITDP e Prefeitura de Belo Horizonte.

Para a divulgação de informações do projeto e dos eventos de consulta pública, foram realizadas ações sob a coordenação da assessoria de comunicação da SUMOB-BH, com apoio da equipe do Consórcio responsável pelo projeto. As atividades incluíram a publicação da página do BRT Amazonas no portal da PBH, releases para a imprensa, envio de e-mails (*mailing*), postagens em redes sociais, inserções na mídia local e distribuição de panfletos em campo. Importante destacar que o processo de consulta pública on-line foi iniciado por meio da disponibilização do Mecanismo de Queixas do Programa de Mobilidade e Inclusão Social de Belo Horizonte na página do projeto. A Tabela 3 – Informações e evidências das ações de divulgação do BRT Amazonas e as Figuras 1 a 18 apresentam informações e evidências das ações realizadas.

Tabela 3 – Informações e evidências das ações de divulgação do BRT Amazonas

Ação	Informações e evidências
Portal da PBH: Página e publicações	**Página**: Move Amazonas | Prefeitura de Belo Horizonte **Publicações**: 24/06/2025: Criação do BRT Amazonas será debatida na 20ª Reunião do Observatório da Mobilidade 07/08/2025: Implantação do Move Amazonas será debatida com a população 11/08/2025: Projeto do Move Amazonas é apresentado à população 23/09/2025: Move Amazonas é tema de reunião extraordinária do Comurb 15/10/25: PBH promove audiência pública sobre o Move Amazonas neste sábado (18)
Publicações em redes sociais	**Publicações**: 25/06/2025: Facebook BH Trans: chamada ObsMob 25/06/2025: Facebook BH Mobilidade: chamada ObsMob 07/08/2025: @BHMobilidade - Chamada Reunião CRTTs 07/08/2025: @oficialbhtrans - Chamada Reunião CRTT 07/08/2025: Facebook BHTrans: chamada Reunião CRTT 23/09/2025: @BHMbilidade – Chamada reunião Comurb 23/09/2025: Facebook BH Trans: chamada reunião Comurb 23/09/2025: @oficialbhtrans – chamada reunião Comurb 16/10/2025: @BHMobilidade – chamada Audiência Pública 15/10/2025: @oficialbhtrans - chamada 15/10/2025: Facebook Vereador Helinho da Farmácia - chamada 17/10/2025: Facebook BHTRANS - chamada 17/10/2025: @diariodocomercio – chamada 17/10/2025: Facebook BH Trans: chamada Audiência Pública 17/10/2025: @BHMobilidade: chamada Audiência Pública 18/10/2025: @oficialbhtrans - registro da Audiência Pública 18/10/2025: @portal_bhaz – registro da Audiência Pública 21/10/2025: @BHMobilidade – chamada Audiência Pública
Inserções na mídia	**Publicações**: 12/11/2024: YouTube 99 Live: CRIAÇÃO de ESTAÇÕES do MOVE na AVENIDA AMAZONAS em BH 19/06/2025: O Tempo: Nova estação do Move na Amazonas começa a ser erguida em 2 anos; entenda 07/08/2025: 98 FM: Projeto Move Amazonas deverá ser o tema da próxima reunião da Comissão Regional de Transportes e Trânsito de BH 07/08/2025: Rádio Hoje em Dia: Move Amazonas só deve entrar em operação em 2030, prevê prefeitura de BH

	07/08/2025: O Tempo: BH realiza reunião aberta ao público para apresentar o projeto Move Amazonas 11/08/2025: Portal O Tempo: Prefeitura e população debatem implementação do BRT Amazonas; Obras devem ser concluídas em 2030 11/08/2025: Itatiaia: Implantação do Move na av. Amazonas, em BH, será debatida com a população nesta segunda (11) 11/08/2025: Estado de Minas: Implantação do Move Amazonas é transferida para 2030, diz Prefeitura de BH 11/08/2025: Capa Hoje em Dia: Move na Amazonas é tema de reunião pública nesta segunda-feira, na BH 11/08/2025: Itatiaia: Comissão regional de transporte e trânsito irá apresentar os estudos preliminares para implantação do Move na região oeste 23/09/2025: Portal O Tempo: Move Amazonas: proposta preliminar será apresentada em reunião aberta ao público 24/09/2025: BHAZ: Move Amazonas: proposta será apresentada nesta quinta-feira, com reunião aberta ao público 24/09/2025: Novo Jornnal: Prefeitura discute projeto Move Amazonas em reunião virtual do Comurb 25/09/2025: Portal Diário do Comércio: Proposta preliminar do Move Amazonas é apresentada em reunião do Comurb em BH 25/09/2025: Rádio Liberdade: AVANÇO NA MOBILIDADE URBANA DA CAPITAL 16/10/2025: Barreiro Notícias: Audiência pública vai discutir projeto do Move Amazonas que promete melhorar o transporte no Barreiro 16/10/2025: Rede 98: Audiência pública neste sábado vai debater criação do Move Amazonas em BH 16/10/2025: 98 FM - Audiência pública vai discutir projeto Move Amazonas em Belo Horizonte 16/10/2025: TV Horizonte: PBH promove audiência pública sobre o MOVE Amazonas 16/10/2025: CBN: Audiência pública em Belo Horizonte debate projeto Move Amazonas e melhorias na mobilidade urbana 17/10/2025: Portal Diário do Comércio: PBH apresenta projeto Move Amazonas em audiência pública neste sábado (18) 17/10/2025: Portal O Tempo: Audiência pública vai detalhar projeto de Move Amazonas para a população 18/10/2025: Rádio América: PBH realiza audiência pública sobre o Move Amazonas 18/10/2025: Rádio América: PBH realiza audiência pública sobre o Move Amazonas 18/10/2025: CBN: Discuta BH com Cláudia Pires: Cláudia comenta a audiência pública da PBH sobre o MOVE Amazonas 18/10/2025: BHAZ: Mais de 1,5 milhão de pessoas, integração com metrô e fim em Contagem: entenda o Move Amazonas

Fonte: SUMOB-BH e Consórcio Oficina Consultores / GPA&A / Pitmen / ITDP.

4.2 Análise síntese das contribuições obtidas

O processo de coleta de contribuições dos participantes durante as atividades de consulta pública foi realizado após a apresentação do projeto conceitual do BRT Amazonas por representantes da SUMOB-BH e do Consórcio. Esse processo foi realizado por meio de plenárias, nas quais os participantes puderam realizar falas diante de todos os presentes, e por meio de grupos de trabalho temáticos.

As dinâmicas de grupo de trabalho tiveram a intenção de aprofundar as discussões sobre temas-chave para os estudos e projetos de mobilidade urbana do BRT Amazonas a partir do diálogo direto entre os participantes, os representantes da PBH e os técnicos do Consórcio. Após a apresentação da dinâmica e das premissas de projeto, os participantes realizaram o mapeamento e o registro de oportunidades, ameaças e sugestões associadas ao BRT Amazonas por meio de *post-its* coloridos (verde, rosa e amarelo).

A partir das atividades de consulta pública realizadas (ObsMob-BH, CRTTs, COMURB e Audiência Pública), foram obtidas 645 contribuições, que foram consolidadas em uma planilha para apoiar as análises quantitativas e qualitativas. O processo de análise das contribuições considerou as seguintes variáveis:

1. **Tipo**: indica se a contribuição trata de uma oportunidade, ameaça ou sugestão para o projeto;
2. **Relação com o projeto do BRT Amazonas**: indica se a contribuição tem relação direta ou não com o projeto do BRT Amazonas, capaz de subsidiar os estudos e projetos em desenvolvimento;
3. **Tema**: evidencia a relação da contribuição com grandes temas que definem as premissas de projeto a serem consideradas para o BRT Amazonas, tendo em vista principalmente as determinações dos Anexos 8, 9, 12 e 16 do TR. Essa variável foi considerada apenas em relação às contribuições que possuem relação direta com o projeto.

A Tabela 4 – Resultados relacionados aos tipos de contribuição apresenta os resultados quantitativos relacionados a quantidade, a tipologia e a relação com o projeto do BRT Amazonas das contribuições obtidas por atividades de consulta pública. A maioria das contribuições obtidas estão associadas a potenciais ameaças (46%) e possuem relação direta com a iniciativa (83,6%).

Tabela 4 – Resultados relacionados aos tipos de contribuição

Contribuições	ObsMob-BH		CRTTs		COMURB		Audiência Pública		Total	
	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%
Oportunidades	104	46,2	69	33,7	2	5,3	50	28,2	225	34,9
Ameaças	90	40,0	103	50,2	13	34,2	91	51,4	297	46
Sugestões	31	13,8	33	16,1	23	60,5	36	20,3	123	19,1
Relação com BRT Amazonas	175	77,8	185	90,2	32	84,2	147	83,1	539	83,6
Total	225	100	205	100	38	100	177	100	645	100

Fonte: Consórcio Oficina Consultores / GPA&A / Pitmen / ITDP.

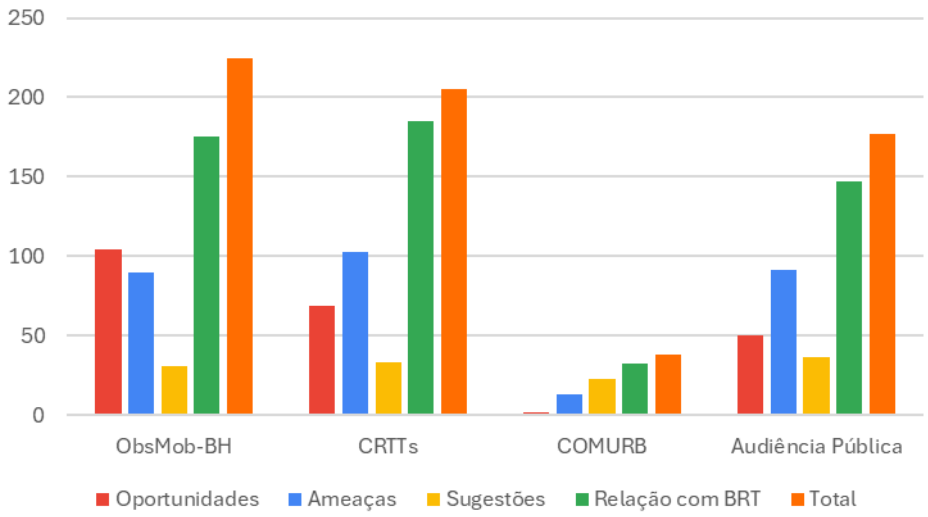


Gráfico 1 – Contribuições por tipologia e relação com o projeto do BRT Amazonas

Fonte: Consórcio Oficina Consultores / GPA&A / Pitmen / ITDP.

A Tabela 5 – Resultados relacionados aos temas abordados nas contribuições apresenta os resultados quantitativos relacionados aos temas abordados nas contribuições. Os temas mais citados pelos participantes foram Integração Modal (16,9%), Qualidade do Serviço (13,2%) e Caminhabilidade (12,1%). A análise qualitativa sobre as principais questões mapeadas associadas a cada um desses temas será apresentada na Tabela 6 – Análise qualitativa das contribuições obtidas na Etapa 1 da mobilização social do BRT Amazonas.

Tabela 5 – Resultados relacionados aos temas abordados nas contribuições

Contribuições	ObsMob-BH		CRTTs		COMURB		Audiência Pública		Total	
	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%
Acessibilidade	30	17,1	16	8,6	1	3,1	6	4,1	53	9,8
Caminhabilidade	14	8,0	23	12,4	3	9,4	25	17,0	65	12,1
Integração Modal	39	22,3	30	16,2	6	18,8	16	10,9	91	16,9
Meio Ambiente	21	12,0	10	5,4	5	15,6	14	9,5	50	9,3
Mobilidade e Gênero	14	8,0	12	6,5	0	0	2	1,4	28	5,2
Patrimônio Histórico e Cultural	2	1,1	0	0	1	3,1	0	0	3	0,6
Planejamento Operacional	6	3,4	14	7,6	4	12,5	27	18,4	51	9,5
Qualidade do Serviço	20	11,4	24	13,0	3	9,4	24	16,3	71	13,2
Requalificação Urbanística	9	5,1	8	4,3	3	9,4	16	10,9	36	6,7
Segurança Pública	8	4,6	6	3,2	0	0	8	5,4	22	4,1
Sistema Viário	1	0,6	26	14,1	5	15,6	3	2	35	6,5
Tecnologia	4	2,3	4	2,2	0	0	4	2,7	12	2,2
Veículos	7	4,0	12	6,5	1	3,1	2	1,4	22	4,1
Total	175	100	185	100	32	100	147	100	539	100

Fonte: Consórcio Oficina Consultores / GPA&A / Pitmen / ITDP.

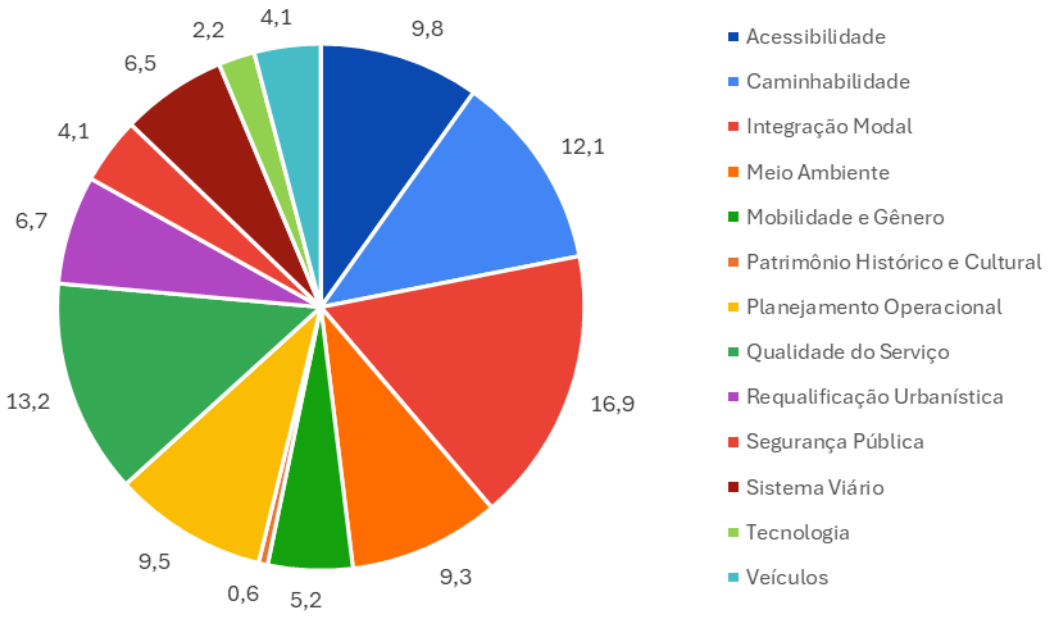


Gráfico 2 – Contribuições por tema relacionado ao BRT Amazonas

Fonte: Consórcio Oficina Consultores / GPA&A / Pitmen / ITDP.

Tabela 6 – Análise qualitativa das contribuições obtidas na Etapa 1 da mobilização social do BRT Amazonas

Tema	Descrição	Principais questões mapeadas	Áreas de interesse citadas
Integração Modal ● 91 contribuições ● 16,9% do total	Integração física, operacional e tarifária do BRT Amazonas, com os serviços de transporte coletivo (municipais e metropolitanos) e outros modos de transporte.	**Integração tarifária do transporte coletivo** Questão amplamente citada, sendo tratada tanto como uma oportunidade, quanto como uma ameaça ao projeto. O tema foi indicado como importante para a comodidade e a economia por parte dos passageiros, considerando a percepção sobre o valor atual da tarifa. Em diferentes comentários, menção sobre a unificação das plataformas de cobrança (ex. BHBus e Ótimo) para facilitação da integração dos serviços de TPC municipais e metropolitanos, além de outros modos de transporte (ex. Suplementar). **Integração física e operacional do transporte coletivo** Questão amplamente citada, sendo tratada tanto como uma oportunidade, quanto como uma ameaça ao projeto. Diversos comentários indicaram a necessidade de integração do BRT Amazonas com a rede de metrô, por meio de estações e terminais. Foi bastante mencionada a importância da integração operacional do sistema troncal com os serviços alimentadores de ônibus municipais, que fazem a ligação com bairros mais distantes do corredor Amazonas. Por fim, os participantes citaram a importância da integração do novo corredor de BRT com o sistema MOVE (Cristiano Machado e Antonio Carlos). **Integração metropolitana do transporte coletivo** Questão amplamente citada, sendo tratada tanto como uma oportunidade, quanto como uma ameaça ao projeto. Os participantes dos eventos reforçaram a importância do projeto para a integração da região metropolitana com Belo Horizonte, sendo citada a necessidade de alinhamento e a criação de uma estrutura de planejamento e gestão integrada entre Belo Horizonte, os municípios metropolitanos e o Governo do Estado de Minas Gerais. **Infraestrutura cicloviária** Os participantes citaram a importância da integração da infraestrutura cicloviária ao BRT Amazonas, visando facilitar o acesso dos usuários ao serviço de transporte coletivo. Os comentários indicaram a necessidade de uma rede cicloviária que permita a conexão dos bairros com o corredor, tendo sido feita menção a previsão de 400 km de ciclovias no Plano Diretor de Belo Horizonte. Além disso, foi mencionada a importância de implementação de infraestrutura para o estacionamento seguro de bicicletas (paraciclos e bicicletários) junto as estações de BRT e metrô. **Integração com o transporte individual motorizado** Alguns comentários indicaram como sugestão a criação de estacionamentos próximos às estações e terminais no corredor Amazonas.	● Estação do metrô Cidade Industrial; ● Estação do metrô Eldorado; ● Estação do metrô Novo El Dorado (L1); ● Estação do metrô Ferrugem (L2); ● Estação São Gabriel; ● Estação São José; ● Terminal Diamante; ● Estação Nova Suissa; ● Bairro Gameleira; ● Entorno do Campus Nova Suissa, CEFET-MG.

Qualidade do Serviço ● 71 contribuições ● 13,2% do total	Confiabilidade, regularidade, conforto e segurança dos serviços, informação aos usuários, manutenção dos ônibus, pontos de E/D, estações e terminais.	**Operação dos serviços de transporte coletivo** Questão foi amplamente citada como uma oportunidade trazida pelo BRT Amazonas, que pode gerar maior confiabilidade e regularidade para os serviços de transporte coletivo por meio da prioridade para o tráfego dos ônibus (vias segregadas), reduzindo o tempo de viagem dos usuários. **Informação aos usuários** Os participantes citaram a expectativa por uma melhora em relação à informação aos usuários a partir da implementação do BRT Amazonas, especialmente em relação às informações sobre os itinerários e horários dos serviços em tempo real. Também foi citada a questão da sinalização e a identidade visual em terminais e estações. **Superlotação** Um número significativo de contribuições indicou como ameaça a superlotação dos ônibus do BRT Amazonas, especialmente em horários de pico, como algo que pode afetar a qualidade do serviço e o sucesso da iniciativa. **Manutenção dos ônibus, pontos de E/D e estações** Muitos participantes apontaram como uma ameaça ao BRT Amazonas, eventuais problemas associados a manutenção dos ônibus, pontos de E/D e estações. A questão da limpeza foi bastante citada, fazendo menção a problemas observados atualmente nos serviços de transporte coletivo municipais. Além disso, foi citada a existência de ônibus velhos na operação dos serviços. **Segurança no embarque** A questão da segurança no embarque foi citada como uma ameaça ao BRT Amazonas, tendo em vista problemas associados ao espaço entre a plataforma e os ônibus. Durante os grupos de trabalho, foi citada a ocorrência de acidentes com pessoas idosas.	● Terminais, estações, pontos de E/D e veículos.
Caminhabilidade ● 65 contribuições ● 12,1% do total	Rede pedestres (calçadas e travessias), iluminação pública e ocupação no entorno.	**Rede de pedestres** Questão amplamente citada, sendo tratada tanto como uma oportunidade, quanto como uma ameaça ao projeto. Os participantes indicaram a necessidade de ampliação de calçadas e travessias em nível para acesso às estações e o cruzamento da Avenida Amazonas. Foram citados problemas atuais de manutenção das calçadas no corredor, excesso de vagas em vias públicas e a possibilidade de implantação de parklets no entorno do Campus Nova Suissa do CEFET-MG.	● Avenida Amazonas; ● Bairro Nova Suissa; ● Entorno do Campus Nova Suissa, CEFET-MG; ● Cruzamento Avenida Tereza Cristina e Avenida Amazonas; ● Cruzamento entre Rua Tobias Barreto, Rua Desembargador Barcelos e Rua Aracati; ● Rua Alpes;

		<u>Iluminação pública</u> Os participantes demonstraram expectativa em relação à melhoria da iluminação pública no corredor a partir da implementação do BRT Amazonas, sendo indicados problemas atualmente observados e a importância da questão para a percepção de segurança das pessoas. **<u>Programação semafórica</u>** Parte das contribuições indicou a importância da programação semafórica para viabilizar tempos de travessia adequados aos pedestres, especialmente de grupos mais vulnerabilizados (ex. Idosos e crianças). Foi citada a importância de utilização de botoeiras mais resistentes nos semáforos nos cruzamentos de alta importância. **<u>Distância entre as estações</u>** Alguns participantes indicaram que consideram as distâncias entre as estações dos corredores de BRT muito elevadas, dificultando o acesso ao sistema. **<u>Passarelas</u>** Parte dos participantes citou a implementação de passarelas como uma alternativa para as travessias na Avenida Amazonas. **<u>Ocupação no entorno da Avenida Amazonas</u>** Questão foi citada em algumas contribuições, como oportunidade e ameaça. Expectativa positiva em relação ao aumento da atividade comercial e o fluxo de pedestres a partir da implementação do BRT Amazonas. Foi indicado problema de segurança pública, influenciado pela existência de lotes desocupados.	● Acesso para o metrô estação Vila Oeste; ● Rua Sacadura Cabral; ● Rua Olinda, no trecho próximo à Rua Alpes.
Acessibilidade ● 53 contribuições ● 9,8% do total	Acessibilidade de calçadas, travessias, estações e veículos.	**<u>Acessibilidade universal</u>** Questão amplamente citada, sendo tratada tanto como uma oportunidade, quanto como uma ameaça ao projeto. A promoção da acessibilidade universal foi reforçada como essencial pelos participantes para o sucesso do BRT Amazonas, sendo necessário considerar as especificidades dos diferentes tipos de deficiência. Como pontos críticos relacionados ao projeto, foram citadas as calçadas e travessias no corredor, o acesso às estações e o embarque no ônibus. Foi citado que os corredores atuais do sistema MOVE (Cristiano Machado e Antônio Carlos), não são considerados acessíveis para pessoas com deficiência. **<u>Calçadas</u>** Parte dos comentários indicou como uma ameaça a implementação de calçadas com meio-fio que dificultem a circulação de pessoas com deficiência. Além disso, foi mencionado a necessidade de melhoria do piso tátil e de avisos sonoros.	● Calçadas, travessias, estações e terminais; ● Terminal Barreiro; ● Terminal Diamante; ● Terminal Amazonas; ● Travessia para CEFET, EEMM e PAM Campus dos Sales.

		Embarque nos ônibus Algumas contribuições indicaram como uma ameaça a questão embarque nos ônibus por parte de pessoas com deficiência, considerando o vão entre o veículo e a plataforma. **Catracas** Os participantes citaram problemas de acesso às estações por parte de pessoas com deficiência em função do modelo de catraca utilizado (“catracões”). **Assistência humana** Algumas sugestões associadas ao tema indicaram a importância da assistência humana para pessoas com deficiência nas estações e terminais do BRT Amazonas.	
Planejamento Operacional ● 51 contribuições ● 9,4% do total	Planejamento operacional dos serviços.	**Linhas alimentadoras** Um número significativo de contribuições foi feito sobre o planejamento das linhas alimentadoras do BRT Amazonas, apontando a preocupação dos participantes com o redesenho dos itinerários, as condições de operação e a promoção de serviços que atendam regiões mais afastadas do corredor e os municípios metropolitanos. **Dimensionamento da frota** Parte dos participantes citou como ameaça o dimensionamento da frota, indicando a necessidade de uma quantidade de ônibus adequada para atender a demanda na área de influência do corredor. **Transferências e saturação das estações** Algumas contribuições indicaram a preocupação com a necessidade de realização de transferência (BRT + linha alimentadora) e a eventual saturação de estações considerando o grande volume de passageiros. **Atendimento da demanda de polos geradores de viagens** Foi levantada a preocupação em relação ao atendimento da demanda de grandes polos geradores de viagem localizados na área de influência do corredor Amazonas, como 5º Batalhão da PM-MG, CEFETs, ExpoMinas e escolas. **Serviços noturnos** Os participantes citaram a importância e a preocupação com a oferta de serviços noturnos pelo BRT Amazonas.	● Rua Olinda; ● Rua Desembargador Barcelos; ● 5º Batalhão da PM-MG; ● CEFETs; ● ExpoMinas; ● Escolas; ● Vista Alegre; ● Cabana do Pai Tomás; ● Nova Cintra; ● Barreiro; ● Betânia; ● Salgado Filho; ● Praça Raul Soares; ● Vila Ecológica da Vila do Pinho; ● Terminal Barreiro; ● Terminal Diamante; ● UFMG; ● Barroca; ● Prado.

Meio Ambiente ● 50 contribuições ● 9,3% do total	Arborização, drenagem e qualidade do ar no corredor, conforto térmico nas estações e veículos e eficiência energética.	**Arborização e requalificação ambiental** Um número significativo de contribuições indicou a expectativa dos participantes com a requalificação ambiental do corredor por meio do projeto, o que pode consolidar a Avenida Amazonas como uma conexão verde da cidade. Foi demonstrado grande interesse pela manutenção e ampliação da arborização da avenida por meio de espécies nativas (ex. Ipês), que possam contribuir para o paisagismo e amenizar os efeitos sobre a população de eventos climáticos extremos, como ondas de calor. A experiência dos refúgios climáticos em Belo Horizonte foi citada como um exemplo de boa prática. **Drenagem** Os participantes citaram como uma ameaça para o projeto do BRT Amazonas problemas atualmente observados de drenagem no corredor. Indicou-se como oportunidade a adoção de soluções inovadoras de drenagem urbana e de soluções baseadas na natureza (SbN). Foi citada a importância do aumento das áreas de drenagem, a partir de implementação, por exemplo, de jardins de chuva, canteiro central arborizado e pavimentos drenantes. **Qualidade do ar** Algumas contribuições indicaram a oportunidade de melhoria da qualidade do ar a partir da implementação do BRT Amazonas. Os participantes citaram como sugestão a adoção de ônibus elétricos no corredor, ação que poderia contribuir diretamente com a questão. **Conforto térmico nas estações e nos ônibus** Foi citada preocupação com o conforto térmico nas estações e nos ônibus do BRT Amazonas. **Eficiência energética** Foi indicada como uma oportunidade a implementação de equipamentos que possam contribuir com a eficiência energética do corredor Amazonas, como, por exemplo, de luminárias fotovoltaicas.	● Avenida Amazonas; ● Linha férrea sob a BR no sentido Nova Lima; ● Entorno do Campus Nova Suissa, CEFET-MG; ● Estações e veículos.
Requalificação Urbanística ● 36 contribuições ● 6,7% do total	Tratamento urbanístico da Avenida Amazonas e dos baixios contemplados pelo projeto.	**Tratamento dos baixios** Questão amplamente citada, sendo tratada tanto como uma oportunidade, quanto como uma ameaça ao projeto. Os participantes relataram desafios atualmente observados nos baixios, associados a segurança pública e a ocupação de moradores de rua. Foram feitas sugestões associadas a ocupação desses locais por equipamentos e atividades culturais, comerciais, de esporte e lazer. Foi citada a existência de projetos acadêmicos para parte dos baixios contemplados no projeto (ex. projeto da UFMG para o baixio Santa Luzia).	● Avenida Amazonas e entorno; ● Baixio Silva Lobo; ● Baixio Santa Luzia.

		Ocupação na Avenida Amazonas A questão foi tratada como oportunidade e ameaça por parte dos participantes. Existe uma expectativa de que o projeto possa contribuir com a ativação da ocupação da avenida, o que poderia trazer benefícios urbanísticos e para a economia local. Porém, considerando experiências prévias em Belo Horizonte, também existe preocupação com uma potencial desertificação do corredor, especialmente pelo impacto do projeto no comércio local. Parte das contribuições reforçaram a importância da consideração da cultura local na requalificação urbanística do corredor. **Desapropriações** Especialmente durante a Audiência Pública, moradores de bairros da área de influência do corredor indicaram preocupação com a ocorrência de desapropriações em função do projeto, ressaltando os impactos sobre a comunidade local e a necessidade de comunicação clara da PBH sobre o tema.	
Sistema Viário ● 35 contribuições ● 6,5% do total	Oportunidades, ameaças e sugestões de intervenção no sistema viário.	**Intervenções no sistema viário** Foram feitas inúmeras contribuições, oportunidades, ameaças e sugestões associadas ao sistema viário da área de influência do BRT Amazonas, especialmente durante a reunião com as CRTTs. As observações remetem a segregação das faixas para operação do BRT, pontos problemáticos em termos de tráfego, sinalização, pavimentação e sugestões de intervenção. Ficou evidente a preocupação dos participantes com os impactos do projeto no tráfego, principalmente para regiões mais afastadas do Centro (ex. Barreiro) e os municípios metropolitanos. **Viadutos** Um número significativo de contribuições indicou como sugestão a implementação de viadutos, especialmente no acesso ao Anel Rodoviário.	● Avenida Amazonas; ● Interseção do Anel Rodoviário; ● Interseção Avenida Francisco Sá; ● Interseção Avenida do Contorno; ● Interseção Francisco Sales; ● Interseção Rua Conde Pereira Carneiro; ● Rua Sararé; ● Parque de Exposições ExpoMinas; ● Ferrugem; ● Avenida Tereza Cristina; ● Rua Araguari; ● Barreiro; ● Praça Raul Soares; ● Avenida Olegário Maciel; ● Vias do Barreiro entre Olinto Meireles, Av. Sinfrônio Brochado e Alvaro.

Mobilidade e Gênero ● 28 contribuições ● 5,2% do total	Medidas para maior comodidade e segurança de mulheres em seus deslocamentos.	**Espaços adaptados para atividades de cuidado** Diversas contribuições indicaram a importância da consideração de elementos que possam apoiar mulheres em tarefas cotidianas associadas ao cuidado de familiares. Como, por exemplo, a criação de espaços inclusivos para crianças (áreas de brincar, fraldários e banheiros), o desenho de rampas que permitam o acesso de carrinhos de bebê às estações e a implementação de mobiliário adaptado (assentos e carregadores de celular. **Acesso a equipamentos sociais** Os participantes enfatizaram a importância infraestruturas que permitam a acessibilidade a equipamentos sociais básicos, especialmente de educação e saúde, na área de influência do BRT Amazonas. **Violência de gênero** Algumas contribuições indicaram a importância de medidas para a prevenção e coerção de violência de gênero contra mulheres, no acesso e durante as viagens no BRT Amazonas.	● Terminais, estações, pontos de E/D e veículos.
Segurança Pública ● 22 contribuições ● 4,1% do total	Segurança pública para operação e acesso dos usuários ao BRT Amazonas.	**Policiamento ostensivo** Problemas de segurança pública que podem afetar a operação e o acesso dos usuários ao BRT Amazonas foram citados nas contribuições. Uma das principais sugestões indicadas foi o aumento do policiamento no corredor. **Monitoramento remoto** Para o aumento da segurança, os participantes também citaram a implementação de câmeras de monitoramento para o apoio na ação das forças de segurança pública. **Prevenção de furtos de equipamentos** Algumas contribuições indicaram a sugestão de adoção de materiais e equipamentos menos visados para prevenir furtos no BRT Amazonas.	● Terminais, estações, pontos de E/D e veículos; ● Avenida Amazonas; ● Viaduto Avenida Silva.
Veículos ● 22 contribuições ● 4,1% do total	Oportunidades, ameaças e sugestões específicas sobre os veículos.	**Acessibilidade dos veículos** Parte das contribuições foi direcionada a aspectos de acessibilidade dos ônibus, como, por exemplo, a utilização de ônibus de piso baixo e a inclusão de mais espaços destinados a cadeiras de rodas. **Tipologia de ônibus** Os participantes questionaram se o BRT Amazonas irá optar por veículos articulados, considerando o custo dessa tipologia de ônibus. Além disso, foi citada a sugestão pela utilização de ônibus elétricos. **Manutenção da frota** As contribuições mencionaram problemas atualmente observados na manutenção da frota de serviços de transporte coletivo, associados a idade do ônibus e as condições de limpeza.	● Veículos.

Tecnologia ● 12 contribuições ● 2,2% do total	Recursos tecnológicos para o aprimoramento da operação e a melhoria da qualidade dos serviços.	**Aplicativo único para os usuários** Algumas contribuições indicaram a criação de um aplicativo único, que pudesse integrar o BRT Amazonas e os demais corredores do sistema MOVE, com os demais serviços de transporte público ofertados em Belo Horizonte. **Sistema semafórico inteligente** Os participantes sugeriram a adoção de um sistema semafórico inteligente, para aprimorar o tráfego e a operação dos ônibus do BRT Amazonas. **Sistema de monitoramento em tempo real dos serviços** Foi sugerida a adoção de um sistema que permita o monitoramento em tempo real dos serviços, visando minimizar a superlotação de estações. **Novas formas de pagamento** Essa questão foi levantada por alguns participantes, evidenciando a expectativa em relação à melhoria das formas de pagamento da tarifa, visando maior comodidade para os usuários. **Internet de graça** Foi feita a sugestão de oferta de internet gratuita nos ônibus do BRT Amazonas.	● Avenida Amazonas; ● Veículos.
Patrimônio Histórico e Cultural ● 3 contribuições ● 0,6% do total	Preservação do patrimônio histórico e cultural.	**Bens tombados** Os participantes citaram a importância da valorização e da consideração das normas de preservação do patrimônio histórico e cultural no projeto do BRT Amazonas, tendo em vista o grande número de bens tombados em sua área de influência, especialmente na região Central (Avenida do Contorno).	● Avenida Amazonas; ● Região Central, delimitada pela Avenida do Contorno.

Fonte: Consórcio Oficina Consultores / GPA&A / Pitmen / ITDP.

4.3 Perfil das pessoas inscritas nas atividades de consulta pública

O perfil das pessoas inscritas nas atividades de consulta pública foi analisado a partir de uma pesquisa posterior aos quatro eventos previstos na etapa 1 de mobilização social, realizada entre os dias 06 e 18 de novembro de 2025. Por meio de um formulário on-line foram coletadas informações de 213 pessoas, o que corresponde a 39,6% do total de pessoas inscritas (538) nos eventos realizados ao longo do ano por meio de e-mails válidos.

A Tabela 7 – Perfil dos inscritos nos eventos de consulta pública da Etapa 1 de mobilização social apresenta os resultados da pesquisa considerando cada um dos temas contemplados. Abaixo, a análise sobre o perfil das pessoas inscritas nas atividades:

- **Raça/cor**: a pesquisa sobre esse tema considerou as categorias *Amarelo*, *Branco*, *Indígena*, *Pardo* e *Preto*. Os resultados da pesquisa indicaram uma predominância de pessoas brancas nas atividades (54,9%), seguida de pessoas negras (pardas e pretas – 45,1%). Não foram identificadas pessoas amarelas ou de origem indígena por meio da pesquisa;
- **Gênero**: a pesquisa sobre esse tema considerou as categorias *Mulher cisgênero*, *Homem cisgênero*, *Mulher transgênero*, *Homem transgênero*, *Não-binário*, *Agênero* e *Prefiro não informar*. Os resultados da pesquisa indicaram uma predominância de homens e mulheres cisgênero (60,6% e 34,7%, respectivamente). Uma pessoa se identificou como não-binária e 4,2% respondentes preferiu não informar;
- **Idade**: a pesquisa sobre esse tema foi feita por meio de uma questão aberta. Os resultados indicam a predominância de pessoas nas faixas de idade entre 51 – 60 anos (22,5%), 31 – 40 anos (20,7%) e 41 – 50 anos (18,8%). A presença de pessoas nas faixas entre 61 – 70 anos (17,4%) e 21 – 30 anos (14,1%) também se mostrou significativa;
- **Pessoa com deficiência**: a pesquisa sobre esse tema questionou se as pessoas teriam ou não deficiência. Os resultados indicaram 6,6% de pessoas com deficiência entre os respondentes da pesquisa;
- **Grau de escolaridade**: a pesquisa sobre esse tema considerou as categorias *Ensino fundamental completo*, *Ensino médio completo*, *Ensino superior completo*, *Pós-graduação / Mestrado completo* e *Doutorado / Pós- Doutorado completo*. Os resultados indicaram a predominância de pessoas com pós-graduação / mestrado (41,3%), ensino superior (28,6%) e ensino médio (21,1%);
- **Setor**: a pesquisa sobre esse tema considerou as categorias *Academia*, *Iniciativa privada*, *Mídia*, *Organização internacional*, *Poder Público* e *Sociedade civil*. Os resultados indicam a predominância de representantes do poder público (41,8%), da sociedade civil (30,5%) e da iniciativa privada (21,6%). Entre os respondentes, 3,3% indicaram representar instituições acadêmicas.

Tabela 7 – Perfil dos inscritos nos eventos de consulta pública da Etapa 1 de mobilização social

Raça/cor	**Nº**	**%**
Amarelo	0	0,0
Branco	117	54,9
Indígena	0	0,0
Pardo	76	35,7
Preto	20	9,4
Gênero	**Nº**	**%**
Mulher cisgênero	74	34,7
Homem cisgênero	129	60,6
Mulher transgênero	0	0,0
Homem transgênero	0	0,0
Não-binário	1	0,5
Agênero	0	0,0
Prefiro não informar	9	4,2
Idade	**Nº**	**%**
0 - 10 anos	0	0,0
11 - 20 anos	6	2,8
21 - 30 anos	30	14,1
31 - 40 anos	44	20,7
41 - 50 anos	40	18,8
51 - 60 anos	48	22,5
61 - 70 anos	37	17,4
71 - 80 anos	8	3,8
Mais de 80 anos	0	0,0
Pessoas com deficiência	**Nº**	**%**
Sim	14	6,6
Não	199	93,4
Grau de escolaridade	**Nº**	**%**
Ensino fundamental completo	13	6,1
Ensino médio completo	45	21,1
Ensino superior completo	61	28,6
Pós-graduação / Mestrado completo	88	41,3
Doutorado / Pós- Doutorado completo	6	2,8
Setor	**Nº**	**%**
Academia	7	3,3
Iniciativa privada	46	21,6
Mídia	3	1,4
Organização internacional	3	1,4
Poder público	89	41,8
Sociedade civil	65	30,5

Fonte: Consórcio Oficina Consultores / GPA&A / Pitmen / ITDP.

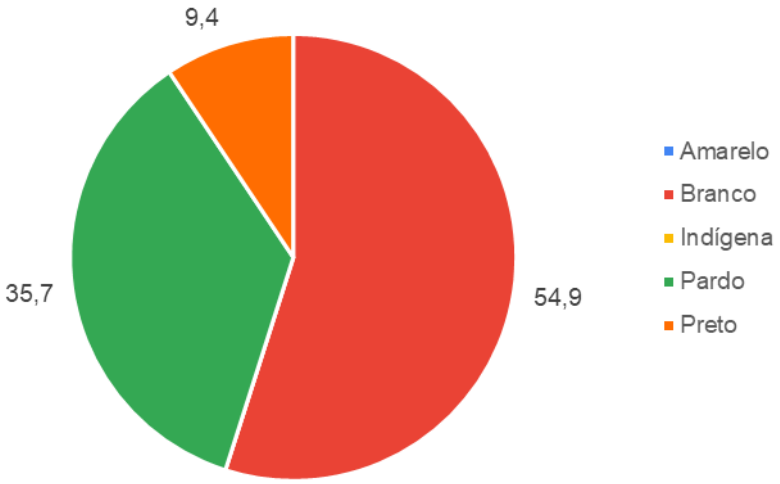


Gráfico 3 – Pessoas inscritas por raça/cor nas atividades de consulta do BRT Amazonas

Fonte: Consórcio Oficina Consultores / GPA&A / Pitmen / ITDP.

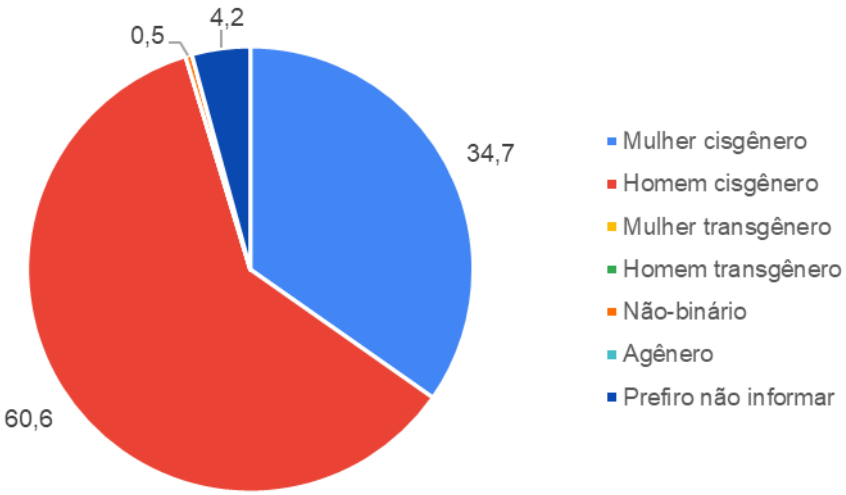


Gráfico 4 – Pessoas inscritas por gênero nas atividades de consulta do BRT Amazonas

Fonte: Consórcio Oficina Consultores / GPA&A / Pitmen / ITDP.

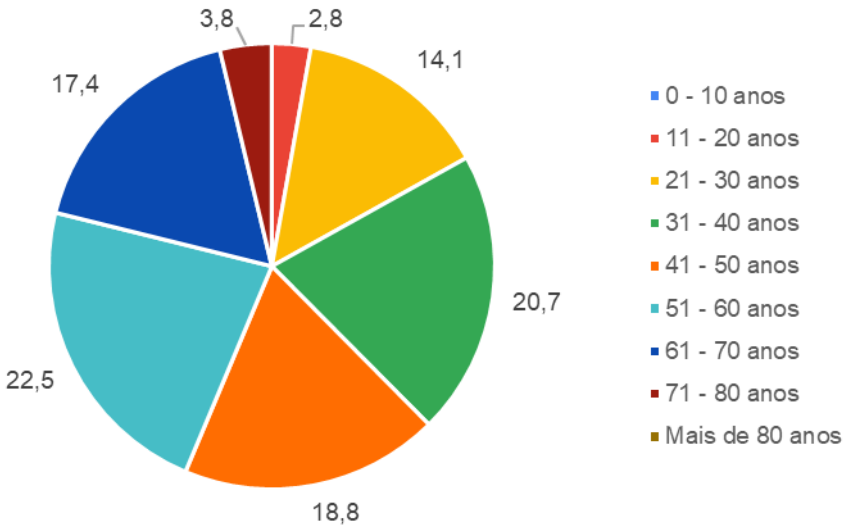


Gráfico 5 – Pessoas inscritas por faixa etária nas atividades de consulta do BRT Amazonas

Fonte: Consórcio Oficina Consultores / GPA&A / Pitmen / ITDP.

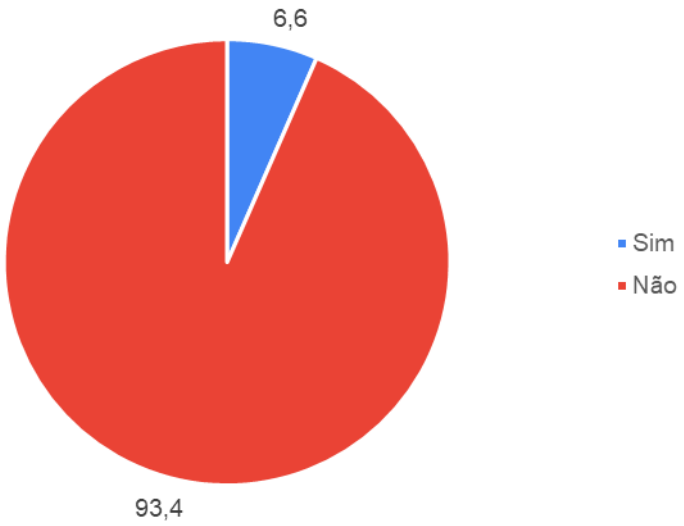


Gráfico 6 – Pessoas com deficiência nas atividades de consulta do BRT Amazonas

Fonte: Consórcio Oficina Consultores / GPA&A / Pitmen / ITDP.

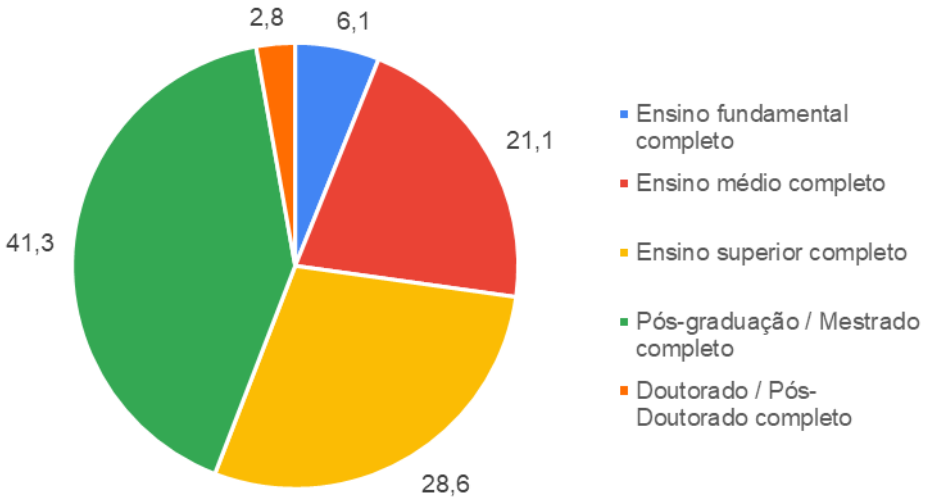


Gráfico 7 – Pessoas inscritas por grau de escolaridade nas atividades de consulta do BRT Amazonas.

Fonte: Consórcio Oficina Consultores / GPA&A / Pitmen / ITDP.

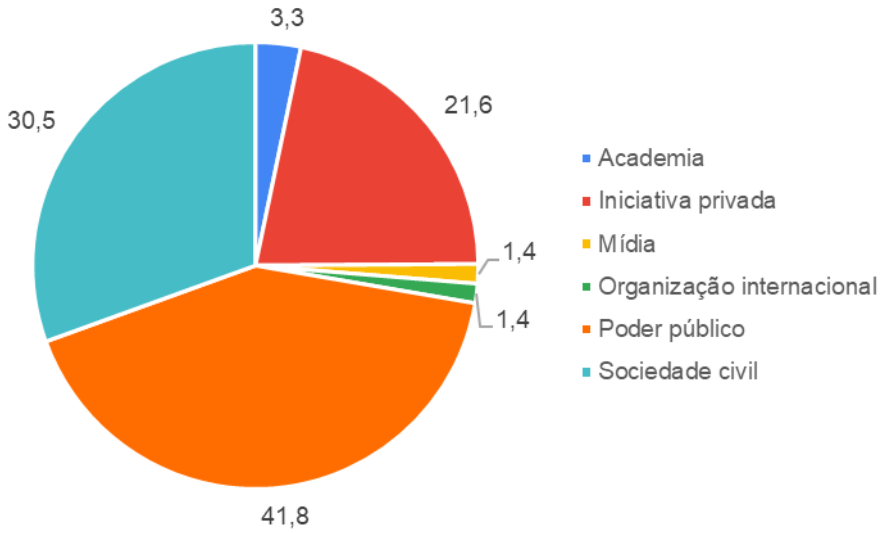


Gráfico 8 – Pessoas inscritas por setor nas atividades de consulta do BRT Amazonas

Fonte: Consórcio Oficina Consultores / GPA&A / Pitmen / ITDP.

5. Relato das atividades de consulta pública

5.1 Observatório da Mobilidade Urbana (ObsMob-BH)

Em 26 de junho de 2025, no auditório Juscelino Kubitschek na sede da Prefeitura de Belo Horizonte (PBH), foi realizada a 20ª reunião do Observatório da Mobilidade de Belo Horizonte (ObsMob-BH), tendo como tema principal a apresentação dos Estudos e Projetos de Mobilidade Urbana do BRT Amazonas. Além de apresentar a iniciativa para representantes de diferentes setores potencialmente afetados, a intenção foi obter contribuições iniciais dos participantes para subsídio ao desenvolvimento da iniciativa. A reunião foi tratada como parte da primeira etapa de mobilização social do projeto, conforme previsto no Plano de Trabalho.

A atividade contou com representantes da PBH e do Consórcio (Oficina Consultores, GPA&A, Pitmen e ITDP). Todos os observadores e atores mapeados na etapa de preparação do projeto foram convidados para a reunião. Foi registrada a presença de 112 pessoas, representativas de diferentes setores, como poder público, iniciativa privada, academia, sociedade civil e imprensa. A lista de presença pode ser consultada no Anexo 1 do relatório.

Na tabela a seguir, apresentamos a programação detalhada da reunião:

Tabela 8 – Programa 20ª reunião do ObsMob-BH

Horário	Atividade	Detalhes
08h30 - 09h00	Café de recepção dos participantes	Café e socialização.
09h00 - 09h15	Abertura da reunião	Mensagens de abertura da reunião: **09h00 - 09h10**: SUMOB-BH. **09h10 - 09h15**: Representantes do Consórcio contratado para desenvolver os estudos e projetos (Oficina Consultores, GPA&A, Pitmen e ITDP).
09h15 - 09h55	Apresentação do BRT Amazonas pela PBH	Apresentação institucional do projeto, com ênfase no seu histórico, objetivos, concepção inicial e potenciais benefícios para Belo Horizonte e sua população (SUMOB-BH).
09h55 - 10h15	Informes sobre outras iniciativas do Programa de Mobilidade e Inclusão pela PBH	Apresentação dos seguintes informes: • Componente 2 do Programa de Mobilidade e Inclusão Urbana: Urbanização da Vila Cabana do Pai Tomás (URBEL). • Linha 2 do Metrô e a Estação Amazonas (SEINFRA-MG). • Terminal de Integração Amazonas (SUMOB-BH).
10h15 - 10h30	Introdução à dinâmica de grupos de trabalho pela PBH	Introdução à proposta da dinâmica de Grupos de Trabalho, com a indicação dos temas considerados, do tempo de duração e dos locais que os grupos irão se reunir após o intervalo. Os seguintes temas irão orientar a formação dos grupos: • **Grupo 1:** Transporte Público Coletivo. • **Grupo 2**: Desenho urbano, integração modal e acessibilidade. • **Grupo 3**: Mobilidade e gênero.
10h30 - 10h45	Intervalo	Café e socialização.
10h45 - 11h50	Mapeamento de “oportunidades” e “ameaças” por meio de grupos de trabalho temáticos.	**10h45 - 11h00**: Apresentação, pelos facilitadores dos grupos de trabalho, das premissas que serão consideradas pelo consórcio em relação a cada um dos temas no desenvolvimento dos estudos e projetos do BRT Amazonas. **11h00 - 11h50**: Mapeamento de oportunidade e ameaças pelos participantes dos grupos de trabalho. Os participantes também poderão registrar sugestões iniciais para a equipe do Consórcio.
11h50 - 12h20	Plenária Final	Revisão dos resultados em plenária pelos facilitadores do Consórcio.
12h20 - 12h30	Encerramento da reunião pela PBH	Agradecimento e encerramento das atividades (SMMUR-BH).

Fonte: SUMOB-BH.

Os slides utilizados nas apresentações podem ser consultados nos Anexo 2 e 3 desse relatório. O registro fotográfico da atividade se encontra entre as Figuras 22 a 26.



Figura 22 – Abertura da 20ª reunião do ObsMob-BH. Representante da SUMOB-BH.

Fonte: Consórcio Oficina Consultores / GPA&A / Pitmen / ITDP.



Figura 23 – Abertura da 20ª reunião do ObsMob-BH. Representante do Consórcio.

Fonte: Consórcio Oficina Consultores / GPA&A / Pitmen / ITDP.



Figura 24 – Apresentação sobre os Estudos e Projetos de Mobilidade Urbana do BRT Amazonas.

Fonte: Consórcio Oficina Consultores / GPA&A / Pitmen / ITDP.



Figura 25 – Informe sobre o Componente 2 do Programa de Mobilidade e Inclusão Urbana: Urbanização da Vila Cabana do Pai Tomás.

Fonte: Consórcio Oficina Consultores / GPA&A / Pitmen / ITDP.



Figura 26 – Plenária final e encerramento. Representante da SMMUR-BH.

Fonte: Consórcio Oficina Consultores / GPA&A / Pitmen / ITDP.

5.1.1 Grupos de Trabalho

Uma das principais atividades realizadas durante a 20ª reunião do ObsMob-BH foi a dinâmica em Grupos de Trabalho temáticos, que visou colher subsídios para o diagnóstico relacionado a iniciativa em colaboração com as partes interessadas. A dinâmica adotou uma abordagem multissetorial para a discussão de temas e propostas que pudessem contribuir para a promoção do transporte limpo, inclusivo e sustentável na área de influência do BRT Amazonas. A participação de atores sociais de diversos setores foi essencial na legitimação e no aprofundamento da discussão sobre o empreendimento.

Os grupos de trabalho foram organizados a partir de três temas: (i) Transporte Público Coletivo, (ii) Desenho Urbano, Integração Modal e Acessibilidade e (iii) Mobilidade e Gênero. Cada grupo ficou responsável pelo mapeamento inicial dos desafios e oportunidades associadas aos seus respectivos temas, com o apoio de um facilitador da equipe do Consórcio. Os participantes também puderam apresentar sugestões preliminares para a elaboração dos estudos e projetos de mobilidade urbana voltados ao corredor de transporte coletivo.

No final da dinâmica, os resultados foram revisados e apresentados pelos facilitadores do Consórcio aos participantes do evento. Os resultados por grupo de trabalho são descritos a seguir.

Grupo de Trabalho 1: Transporte Público Coletivo

O Grupo de Trabalho 1 foi facilitado pelo Coordenador Geral do Consórcio, Arlindo Fernandes, representando a equipe da Oficina Consultores. A condução da dinâmica também contou com apoio de Luciano Chagas (SUMOB-BH) e Marcelo Cintra (Nossa BH). O grupo contou com a participação de 27 representantes de organizações de diferentes setores, conforme pode ser observado na lista de presença (Anexo 4).

No momento inicial da dinâmica, o facilitador do Consórcio apresentou as premissas que serão consideradas em relação ao tema na elaboração dos estudos e projetos de mobilidade do BRT Amazonas, conforme definido pelo Termo de Referência. Abaixo, apresenta-se uma síntese dos pontos endereçados:

- **O que se deseja?**
  - Melhorar a acessibilidade e circulação do Corredor Amazonas, bem como vias que compõem o Vetor Oeste de Belo Horizonte;
  - Reduzir os tempos de viagem do transporte coletivo, com o aumento da velocidade operacional e a redução dos tempos nas operações de embarque e desembarque;
  - Promover acessibilidade e circulação com conforto e segurança para pedestres, principalmente para mulheres e meninas;
  - Reduzir o número de acidentes no trânsito na área de influência do projeto;
  - Melhorar as condições de espera no embarque e desembarque de passageiros e a operação nas novas estações com área paga no canteiro central da Av. Amazonas;
  - Melhorar as condições de caminhabilidade nas vias contempladas na sua área de abrangência da presente contratação;
  - Aumentar o percentual do transporte coletivo na matriz de mobilidade da cidade, com a redução do volume de tráfego de automóveis;
  - Reduzir a emissão de gases de efeito estufa e obter ganhos ambientais;
  - Reduzir a poluição sonora.
- **Quais desafios foram mapeados inicialmente para o projeto?**
  - Dificuldades para ampliação da capacidade viária, dado que as desapropriações deverão ser evitadas ao máximo, o que limita a área das intervenções à seção atual das vias;
  - Necessidade de prever novas troncalizações da rede de linhas de TPC com a implantação de terminais de integração municipais e metropolitanas, que permitam a racionalização da rede para operação do BRT Amazonas e da Linha 2 do Metrô;
  - Complexidade do sistema viário e da circulação viária da Área Central, onde deverá haver uma solução de integração da rede de linhas existentes, especialmente com o sistema BRT MOVE já implantado;
  - Necessidade de integração da operação dos sistemas Municipal e Metropolitano nas novas estações com área paga da Av. Amazonas, o que requer a definição de um modelo de política tarifária para a integração tarifária e partição das receitas nestas estações.

Após o momento de introdução da dinâmica, os participantes iniciaram o processo de mapeamento e registro de oportunidades, ameaças e sugestões associadas a iniciativa por meio de um flipchart e de postits coloridos (verde, rosa e amarelo). O processo foi realizado por meio de questionamentos e diálogos entre os participantes e a equipe responsável pela condução da atividade. Ao final da dinâmica, o grupo registrou 69 contribuições, sendo 29 oportunidades, 32 ameaças e 8 sugestões. A transcrição das contribuições pode ser observada na Tabela 9 – Oportunidades, ameaças e sugestões do Grupo de Trabalho 1.



Figura 27 – Grupo de Trabalho 1: Transporte Público Coletivo.

Fonte: Consórcio Oficina Consultores / GPA&A / Pitmen / ITDP.

A análise das contribuições permite identificar alguns temas de maior interesse. Fica evidente a expectativa dos participantes de que o projeto do BRT Amazonas contribua para a promoção da integração (física, operacional e tarifária) dos serviços de transporte coletivo ao nível municipal e metropolitano. O estabelecimento de uma governança ao nível metropolitano para o planejamento e a gestão dos serviços foi citada nas contribuições. Outra oportunidade bastante citada, está associada ao aprimoramento da qualidade dos serviços, com a redução dos tempos de viagem, a otimização das linhas de ônibus, a melhoria das condições de integração e das alternativas tecnológicas para o pagamento da passagem. Foi indicada também a importância do corredor para a estratégia de ordenamento territorial do município, citando especificamente o conceito de Desenvolvimento Orientado ao Transporte Sustentável.

Em relação às ameaças, os participantes reforçaram o receio em relação a não promoção da integração dos serviços municipais e metropolitanos ao BRT Amazonas, indicando potenciais problemas em termos de qualidade do serviço e de operação relacionados ao tema. Foram apontados também desafios associados a integração física e a acessibilidade do corredor, que tem relação com o desenho de estações, de terminais e das travessias para acesso ao sistema. As contribuições também evidenciaram a preocupação com a consideração da perspectiva dos usuários e do apoio comunitário no desenvolvimento do projeto.

As sugestões feitas durante a dinâmica abordaram a promoção da integração modal (modos ativos e coletivos), a qualidade do serviço, o processo permanente de acompanhamento e controle social e o aprimoramento do processo de planejamento e gestão por parte dos agentes públicos.

Tabela 9 – Oportunidades, ameaças e sugestões do Grupo de Trabalho 1

Categoria	Transcrição
Oportunidades	1. Incentivo a troca modal; 2. Redução do tempo de deslocamento no transporte público coletivo; 3. Integrar BHBUS > Ótimo. Um só cartão;

	4. Integrar ônibus e metrô; 5. Integração entre serviços municipais e metropolitanos; 6. Instituir modelo de gerenciamento metropolitano (BH + Estado + municípios RMBH) do transporte coletivo por ônibus e metrô; 7. Otimização da rede de transporte coletivo municipal e metropolitana; 8. Integração tarifária municipal + metropolitano + suplementar; 9. Integração facilitada para as trocas de linhas (comodidade e economia para o passageiro); 10. Novo contrato do transporte coletivo em 2028. Incluir o transporte suplementar; 11. Ônibus elétrico (talvez criar um laço no Centro); 12. Possibilidade de integração tarifária com o metrô, linhas de contagem e linhas metropolitanas; 13. Se eficiente, garante: maior mobilidade das pessoas, menor uso de carros e menos poluição; 14. Integração com outros modos motorizados; 15. Ampliar o Taxi lotação na Amazonas com o intuito de diminuir as linhas de ônibus que ali passam; 16. Integração tarifária; 17. O sistema de integração só será atrativo se realmente integrar. Hoje, precisamos de baldeamentos e mais baldeamentos para vender pequenos trechos; 18. Tirar do papel: Estações São José e Del Rey; 19. Aprovação do PL de Tarifa Zero; 20. Reduzir custos; 21. Infraestrutura estações: trabalhista, custo de operação/tecnologia, acessibilidade e evasão; 22. Gênero como oportunidade de avançar (combate ao assédio, acolher crianças e outras metas); 23. Um transporte público coletivo, muito mais seguro, justo e que passa a atender um número mais abrangente de pessoas; 24. Aumento da segurança para os usuários; 25. Implementar melhorias na oferta; 26. Novos meios de pagamento; 27. Envolver o CEFET-MG; 28. O que é previsto no DOT – Desenvolvimento Orientado ao Transporte? Vi com otimismo o comércio local, organizado, caminhabilidade como um todo, com a criação dos bolsões; 29. Sistema deve ser tão atrativo ao ponto de motivar o uso do transporte coletivo em detrimento ao transporte por aplicativos.
Ameaças	1. Estão previstas as manutenções após a intervenção? Quem ficaria responsável por arcar com isso? 2. Otimização da rede troncal (veículos), com melhorias da rede alimentadora; 3. Saturação: demanda x oferta; 4. Fim do uso do articulado; 5. Não adesão das linhas metropolitanas (mudança de frota para porta à esquerda); 6. Considerando os altos valores de um veículo articulado, a ideia principal é utilizar os veículos menores, como padrons, ou possui um estudo sobre adesão de articulados para o maior transporte de usuários? 7. Tempo de integração linhas troncais x linhas alimentadoras. Reclamação dos usuários; 8. Não viabilizar integração tarifária (BH e metropolitano); 9. Equacionar as questões com o metrô, sobretudo nas estações Cidade Industrial, Eldorado, Novo El Dorado (L1) e Ferrugem (L2); 10. Otimização do tempo de viagem: o tempo de viagem, principalmente em horários de pico, é um dos maiores desafios do transporte coletivo. Corredores exclusivos são importantes para a valorização do transporte coletivo, principalmente através da conexão entre diferentes linhas e modais; 11. Está na hora de pensar nas alimentadoras; 12. É necessário integrar o transporte público aos bolsões de estacionamento. Exemplo, Estação São Gabriel. Não há pontos de Taxi nas proximidades; 13. Caminhamento do pedestre: no corredor Cristiano Machado, a acessibilidade por passarelas cria nos usuários o desinteresse no trecho maior a ser caminhado, induzindo a travessia em local proibido/perigoso. Como projetar com foco em segurança do pedestre/usuário? Visão zero acidentes; 14. Crescimento de acidentes de motos; 15. Distância entre estações; 16. 30% da população não utiliza transporte público coletivo, segundo dados da ANTP. Qual o panorama em termos de equidade da população de baixa renda. 17. Integração tarifária (formas de pagamento); 18. Prazo longo, com muitas mudanças (governador, prefeito...); 19. Como será realizado e como acompanhar o estudo/projeto da racionalização das linhas? 20. Solução para a interseção do Anel Rodoviário x Avenida Amazonas; 21. Laço na área central ser bem resolvido (hoje é o maior tempo do MOVE); 22. Estações de integração: como será realizada a distribuição da demanda de passageiros do sistema municipal e metropolitano, dentro das mesmas estações de transferência? 23. Creio que deveria ser feito um estudo de mobilidade nos trechos de maior fluxo dos bairros; se não houver melhoria nas linhas alimentadoras, o impacto da implementação do BRT pode não ser tão positivo quanto o esperado; 24. Sensação de piora para os usuários; 25. Sistema de fácil informação para compreensão das mudanças; 26. Tempo de espera x segurança; 27. Fiscalização da evasão: diminuiria o risco de usuários aguardando o ônibus em local proibido, diminuindo sinistros;

	28. Estações únicas: alto fluxo de passageiros por serem atendidas tanto por linhas municipais, quanto por linhas metropolitanas; 29. Análise das linhas convencionais que, em seu itinerário, trafegam na Rua Olinda e na Rua Desembargador Barcelos; 30. Como estão pensando na integração tarifária? Principalmente nas estações que serão compartilhadas? 31. Articulação permanente com a comunidade (sociedade + CEFET-MG); 32. Alto custo (importância das integrações como proposto).
Sugestões	1. Ciclovia integrada; 2. Linha 2 do metrô: por que não está dentro do Via Shopping? 3. Pensar em solução eficiente de integração com bicicleta (melhor que atual do MOVE); 4. Manter agenda permanente do ObsMob e COMURB sobre informes do projeto; 5. Gerenciamento conjunto dentro da SUMOB, BHTrans e SMMUR (operação); 6. Melhoria do horário das linhas alimentadoras e da qualidade dos veículos; 7. Pensar no conforto dos usuários, além da segurança (inviável ficar em pé em longas viagens); 8. Envolver público usuário da via (modos particulares e transporte coletivo).

Fonte: Consórcio Oficina Consultores / GPA&A / Pitmen / ITDP.

Grupo de Trabalho 2: Desenho urbano, Integração Modal e Acessibilidade

O Grupo de Trabalho 2 foi facilitado pela Arquiteta e Urbanista do Consórcio, Laura Penna, representando a equipe da GPA&A. A condução da dinâmica também contou com apoio de Liliana Hermont (SUMOB-BH), Ana Ardila (UFMG) e de outros membros do escritório de arquitetura. O grupo contou com a participação de 35 representantes de organizações de diferentes setores, conforme pode ser observado na lista de presença (Anexo 4).

No momento inicial da dinâmica, a facilitadora do Consórcio apresentou as premissas que serão consideradas em relação ao tema na elaboração dos estudos e projetos de mobilidade do BRT Amazonas, conforme definido pelo Termo de Referência. Abaixo, apresenta-se uma síntese dos pontos endereçados:

- **Micromobilidade / Macromobilidade**:
  - Reforço das conexões entre calçadas, estações, ciclovias e equipamentos urbanos;
  - Integração do projeto paisagístico à malha urbana consolidada;
  - Conexão entre escalas de deslocamento: local, regional e metropolitana;
  - Articulação entre modos de transporte: mobilidade ativa, transporte coletivo e individual;
  - Qualificação dos acessos às estações;
  - Lições aprendidas nos corredores MOVE (Av. Antônio Carlos, Av. Cristiano Machado, Avenida Paraná).
- **Caminhabilidade**:
  - Priorizar os fluxos a pé, bicicleta e Transporte Público;
  - Em todas as áreas em torno do corredor, baixios e bolsões de caminhabilidade;
  - Identificação e tratamento de pontos críticos de circulação (dando prioridade as zonas sensíveis como escolas, centros comerciais e equipamentos públicos);
  - Aumento da conectividade entre trechos;
  - Melhoria do conforto, segurança e legibilidade nos percursos;
  - Ações previstas:
    - Eliminação de barreiras físicas;
    - Iluminação na altura do pedestre como fator de conforto e segurança. Foco na iluminação de calçadas e travessas;
    - Inclusão de pontos de descanso (idosos, crianças, meninas e mulheres);

- Sinalização tátil e visual nos percursos (aumentando a autonomia de mulheres e meninas);
- Melhorias das condições do pavimento (eliminando desníveis, buracos, raízes de árvores e outros obstáculos);
- Escolha da materialidade do pavimento (pisos que permitam estabilidade ao caminhar);
- Aumento da largura da faixa livre (melhorando a sensação de segurança, estimulando a presença de mais pessoas);
- Garantia da continuidade das calçadas (desenho de ruas, calçadas e travessas).

- **Bolsões de caminhabilidade (priorização da mobilidade ativa, conforto, permanência e segurança)**:
  - Olegário Maciel (Rodoviária), Santo Agostinho, Gutierrez (Íngreme e COPASA), Campos Sales / CEFET - (Bloco 1);
  - Cabana / Metrô Vila Oeste, Madre Paulina (Barreiro), Cidade Industrial, Estação Ferrugem (Massas Vilma) - (Bloco 2).
- **Inclusão (Acessibilidade)**:
  - Referência os seis indicadores do Índice de Caminhabilidade (iCAM): acessibilidade, conectividade, conforto, segurança, atratividade e continuidade;
  - Acessibilidade universal como premissa central do projeto;
  - Garantia de equidade espacial para pessoas com mobilidade reduzida, mulheres, crianças e idosos;
  - Inclusão de critérios de visibilidade, iluminação e vigilância natural para segurança de meninas e mulheres (mais pessoas na rua = maior segurança);
  - Consideração de usuários com carrinhos de bebê, sacolas, acompanhantes e idosos;
  - Participação de pessoas com deficiência nas fases de validação do projeto através de consultas ao Conselho Municipal dos Direitos da Pessoa com Deficiência (CMDPD), ao MUDEVI e a demais movimentos representativos de pessoas com deficiência;
  - Mobiliário urbano visando ergonomia universal, funcionalidade e visibilidade.
- **Meio Ambiente**:
  - Inserção da vegetação como infraestrutura ecológica e elemento estruturante do desenho urbano;
  - Implantação de soluções que ampliem a permeabilidade do solo aumentando o volume de amortecimento pluvial e reduzindo as ilhas de calor – ICU;
  - Integração da vegetação ao sistema de drenagem urbana como estratégia funcional e estética;
  - Priorização de paisagismo que favoreça sombreamento de áreas de permanência e calçadas;
  - Soluções baseadas na natureza (SBN):
    - Captação, infiltração e retenção de águas pluviais;
    - Sombreamento e conforto térmico;

        - Priorização de espécies nativas do nosso bioma (Mata Atlântica e Cerrado) e adaptadas ao meio urbano.
    - Diretrizes da Trama Verde e Azul:
        - Conexão entre fragmentos verdes e cursos d'água;
        - Continuidade ecológica e paisagística ao longo do corredor;
        - Promoção da biodiversidade e dos serviços ecossistêmicos urbanos.
- **Requalificação**:
    - Requalificar espaços subutilizados, degradados ou inseguros;
    - Tratamento dos baixios como áreas de circulação, permanência, lazer e encontro;
    - Identificação dos potenciais de cada baixio;
    - Preocupação com o desenho urbano dos percursos;
    - Diretrizes de intervenção:
        - Mobiliário que incentive o uso social e cultural (academias ao ar livre, bancos, iluminação adequada e espaços de arte);
        - Foco na segurança, conforto e conexão com a malha urbana.
    - Baixios com intervenções previstas:
        - Av. Silva Lobo sob Av. Amazonas (Bloco 1);
        - Av. Teresa Cristina sob Av. Amazonas (Bloco 1)
        - Av. Teresa Cristina sob Av. Olinto Meireles (Bloco 1);
        - Av. Afonso Vaz de Melo sob Av. Olinto Meireles (Bloco 2);
        - Viaduto Estação Barreiro (Bloco 2);
        - Viaduto do Anel Rodoviário (Bloco 2).
- **Participação da sociedade civil**:
    - Participação cidadã ativa em todas as fases do projeto;
    - Garantia de coerência técnica, sensibilidade territorial, conformidade normativa e legal.

Após o momento de introdução da dinâmica, os participantes iniciaram o processo de mapeamento e registro de oportunidades, ameaças e sugestões associadas a iniciativa por meio de um flipchart e de post-its coloridos (verde, rosa e amarelo). O processo foi realizado por meio de questionamentos e diálogos entre os participantes e a equipe responsável pela condução da atividade. Ao final da dinâmica, o grupo registrou 94 contribuições, sendo 43 oportunidades, 32 ameaças e 19 sugestões. A transcrição das contribuições pode ser observada na Tabela 10 – Oportunidades, ameaças e sugestões do Grupo de Trabalho 2.



Figura 28 – Grupo de Trabalho 2: Desenho Urbano, Integração Modal e Acessibilidade.

Fonte: Consórcio Oficina Consultores / GPA&A / Pitmen / ITDP.

A análise das contribuições permite identificar alguns temas de maior interesse. Fica evidente a expectativa dos participantes de que o projeto do BRT Amazonas promova a acessibilidade para pessoas com deficiência, tendo sido mencionados temas como acessibilidade universal, aprimoramento das calçadas no entorno e travessias para as estações e o uso de novas tecnologias para facilitar o acesso desse grupo aos serviços de transporte coletivo. A importância da integração do corredor de transporte com a rede cicloviária em seu entorno, também foi bastante mencionada pelos participantes. Por fim, a importância da requalificação ambiental do corredor, por meio de elementos paisagísticos (arborização e jardins sensoriais) e infraestrutura verde (pavimentação), foram destacados como fundamentais para a consolidação de um corredor verde na Avenida Amazonas e para a adaptação/resiliência do sistema de BRT frente a eventos extremos associados à mudança do clima.

Em relação às ameaças, os participantes reforçaram o receio principalmente em relação a não promoção da acessibilidade ao corredor ao BRT Amazonas, indicando potenciais desafios em termos de projeto (rede de pedestres, estações, veículos, sinalização, entre outros). As sugestões feitas durante a dinâmica abordaram a promoção de assistência humana às pessoas com deficiência, soluções voltadas a grupos mais vulnerabilizados no ambiente urbano (idosos, crianças e cuidadores), o aproveitamento do potencial artístico do corredor e das comunidades em seu entorno e a incorporação de elementos paisagísticos para a sua requalificação ambiental.

Tabela 10 – Oportunidades, ameaças e sugestões do Grupo de Trabalho 2

Categoria	Transcrição
Oportunidades	1. Integração com ciclovias; 2. Disponibilizar dentro das estações do MOVE rampas removíveis para embarque e desembarque de usuários de cadeira de rodas para não caírem entre a estação e o ônibus; 3. Prover acessibilidade universal; 4. Trabalhar as calçadas como um todo. Atualmente, somente as esquinas são trabalhadas. Locais tombados; 5. Integração institucional com outros órgãos da PBH;

	6. Ciclovia; 7. Acessibilidade universal total; 8. Adequação das calçadas e equipamentos para a mobilidade; 9. Participação efetiva de PCDs para as concepções dos projetos; 10. Integração do BRT Amazonas com os BRTs Cristiano Machado e Antônio Carlos; 11. Resolver os conflitos entre diferentes demandas, segundo tipos de deficiência; 12. Macroacessibilidade; 13. Estudar/considerar soluções tecnológicas para a priorização do tempo semafórico sob demanda em tempo real para o transporte coletivo para a faixa do BRT Amazonas; 14. Possibilidade de aproveitamento do projeto para alavancar melhorias urbanísticas no corredor e no entorno; 15. Tipos de ônibus que serão utilizados, altos e baixos; 16. Incorporar assistência humana para pessoas com deficiência nas estações; 17. Novas propostas, inovadoras, no tratamento de calçadas. Nas discussões de drenagem pluvial, atualmente as sarjetas são um obstáculo na acessibilidade. Assim como a altura padrão do meio-fio da PBH, que muitas vezes dificulta as adequações para a acessibilidade; 18. Valorização do patrimônio cultural (muitos imóveis tombados); 19. Participação ativa da cidadania, tanto de BH, como de outros municípios; 20. Oportunidades: redução de congestionamento, menos veículos nas ruas, menos poluição, maior acessibilidade e menor tempo de viagem; 21. Manifestação artística nas estações e edificações; 22. Necessidade de articulação interinstitucional, inclusive no território e dos equipamentos; 23. Integração física e tarifária entre BRT metropolitano e municipal com acessibilidade; 24. Articulação entre a informação física e as plataformas virtuais do sistema, para atender demandas e reclamações; 25. Integração entre BRT Amazonas e os BRTs de outros corredores; 26. Oportunidade de participação e conscientização da população sobre o que é desenho universal aplicado à mobilidade urbana; 27. Realizar estudo longitudinal (antes e depois) sobre a dinâmica econômica local; 28. Novo centro cultural na Cabana do Pai Tomás; 29. Uso das empresas para arte urbana muralista por editais de financiamento público e iniciativas privadas; 30. Acessibilidade atitudinal e de conteúdos através da cultura e memória local; 31. Reconhecer potencialidades culturais e o valor patrimonial; 32. Paisagismo: Amazonas como conexão verde; 33. Novas soluções de drenagem urbana e soluções baseadas na natureza; 34. Implantação de centro cultural na Cabana Pai Tomás; 35. Requalificação ambiental; 36. Renovação urbanística com afastamentos frontais incorporados a calçada; 37. Investimento em divulgação das ações e melhorias para a cidade e para a população com oportunidades de acesso através do BRT Amazonas; 38. Trabalhar a permeabilidade nas calçadas por meio da escolha do revestimento; 39. Amazonas corredor verde; 40. Jardins sensoriais; 41. Melhorar o paisagismo para requalificar e melhorar um corredor muito deteriorado; 42. Vitalidade de uso: desenvolvimento orientado ao transporte e renovação urbanística; 43. Pavimentação drenante: BRT no contexto das mudanças climáticas.
Ameaças	1. Acessibilidade durante a obra, visto que a duração vai ser longa; 2. Deixar de levar em consideração as especificidades da pessoa idosa; 3. Tipos de ônibus que serão utilizados, altos ou baixos; 4. Não foram feitas propostas para embarque e desembarque ao usuário de cadeira de rodas dentro das estações do MOVE, sendo à lacuna nesta operação; 5. Comunicação visual acessível; 6. Qualidade das calçadas; 7. Degraus e rampas acentuadas longitudinalmente nos passeios; 8. Tratar a altura dos meios-fios (a maioria acima de 20 cm) no trecho de inserção do projeto; 9. Risco de que os custos indiretos e as externalidades não sejam considerados (ex. ônibus de piso alto implicam em pior acessibilidade e estações com maior impacto na paisagem); 10. Falta de gestão da informação ao usuário; 11. Impermeabilização do solo no corredor; 12. Estações de integração não acessíveis (ex. Pampulha não é acessível a cegos). Aberta dos dois lados; 13. Fontes de financiamento para integrações tarifárias com outros sistemas; 14. Gestão eficaz da operação dos sistemas; 15. Impacto nos corredores existentes; 16. Garante equilíbrio dos corredores; 17. Problemas de embarque e desembarque nos ônibus (mind the gap); 18. Oferecimento de respostas ruins e equivocadas ante os registros no site e aplicativo da PBH de ocorrências e denúncias quanto ao transporte coletivo; 19. Controle de acesso às estações com acessibilidade universal;

	20. Preocupação da segurança viária na acessibilidade nos locais de transposição/travessias para acesso às estações e as rotas de pedestres ao longo do corredor; 21. Estações no canteiro central se transformarem em "barreiras"; 22. Conflitos de acessibilidade nos cruzamentos do corredor com outras avenidas e ruas; 23. Conciliar linha de bloqueio com desenho universal e evasão nas estações de transferência; 24. Quebra dos fluxos de economia urbana (durante a após as obras); 25. Degradação física do corredor (avenida e imóveis); 26. Deixar de levar em consideração as potencialidades artísticas e culturais dos territórios; 27. Volume de pedestres: desembarque de grande volume de usuários concentrados em relação às travessias viárias; 28. Distância padrão de 300 metros entre as estações de transferência. Adoção de padrão diferenciado; 29. Desertificação do corredor; 30. Remoção de árvores de grande porte nas calçadas e como será o replantio de novas mudas. Se for o caso. Uma vez que as mudas necessitam de um período para crescer; 31. Relação espaço e espacialidade. Parada semafórica e a distância com a estação de transferência; 32. Ausência de auxílio humano nos pontos e estações de transferência.
Sugestões	1. Incorporar assistência humana para pessoas com deficiência nas estações; 2. Informação ao usuário: gestão das reclamações; 3. Espaços inclusivos para crianças (áreas de brincar enquanto espera, fraldários, acesso das estações com carrinho etc.); 4. Pensar o percurso de forma global. Normalmente é tratado de forma pontual; 5. Acesso às estações de transferência em nível. Sem o uso de passarela e talvez nos dois lados da estação; 6. Instalações sanitárias no corredor; 7. Autonomia e sustentabilidade energética das estações; 8. Melhorar a resposta e checagem quanto a veracidade das soluções quanto as ocorrências e denúncias registradas no site e aplicativo da PBH; 9. Revitalização da área para os pedestres/população. Incentivo a fachadas ativas, com jardins, iluminação e serviços; 10. Amazonas visão zero: sem mortos e feridos no trânsito; 11. Iluminação pública como promoção de segurança (inclusive viária, nas travessias); 12. Canteiro central permeável; 13. Manutenção de árvores (simipurunas e ipês); 14. Inovações tecnológicas para acessibilidade. Atualização na época da entrega; 15. Espaços inclusivos para crianças; 16. Parceria público-privada (operação transporte) para a criação de centro cultural; 17. Considerar soluções urbanas que envolvam a comunidade artística que promove acessibilidade de diversas pessoas. Jardins sensoriais; 18. Usar sistemas de controle de acesso que permitam inclusão. Roletas restringem; 19. Assistência humana a PCDs.

Fonte: Consórcio Oficina Consultores / GPA&A / Pitmen / ITDP.

Grupo de Trabalho 3: Mobilidade e Gênero

O Grupo de Trabalho 3 foi facilitado pela especialista em Comunicação e Mobilização Social do Consórcio, Clarisse Cunha Linke, representando a equipe do ITDP. A condução da dinâmica também contou com apoio de Denise Oliveira (SUMOB-BH). O grupo contou com a participação de 12 representantes de organizações de diferentes setores, conforme pode ser observado na lista de presença (Anexo 4).

No momento inicial da dinâmica, a facilitadora do Consórcio apresentou as premissas que serão consideradas em relação ao tema na elaboração dos estudos e projetos de mobilidade do BRT Amazonas, conforme definido pelo Termo de Referência. O Plano de Equidade (PEQUI), do Programa de Mobilidade Urbana e Inclusão de Belo Horizonte, também foi utilizado como referência. Abaixo, apresenta-se uma síntese dos pontos endereçados:

- **Padrões de mobilidade diferenciados**:
  - Mulheres realizam deslocamentos poligonais, ou seja, trajetos múltiplos e interligados (ex: casa–escola–trabalho–mercado), em contraste com os deslocamentos pendulares e lineares (casa–trabalho) mais comuns entre homens.

  - Essa diferença decorre da sobrecarga de responsabilidades domésticas e de cuidado atribuídas às mulheres, o que exige uma rede de mobilidade mais complexa e acessível.
- **Violência e percepção de insegurança**:
  - A violência de gênero nos espaços públicos, especialmente no transporte coletivo, limita a liberdade de circulação das mulheres.
  - O medo de importunação sexual e agressões influencia diretamente a escolha de rotas, horários e meios de transporte.
  - A sensação de insegurança é agravada por espaços urbanos mal iluminados, vazios e com pouca visibilidade.
- **Planejamento urbano como ferramenta de transformação**:
  - A cidade deve ser planejada para promover segurança e acolhimento, com foco em:
    - Iluminação pública eficiente e em escala humana;
    - Calçadas acessíveis e contínuas;
    - Mobiliário urbano inclusivo, como bancos, sombras e espaços de descanso;
    - Sinalização clara e legível, especialmente em pontos de transporte;
    - Presença de pessoas nos espaços públicos, estimulada por usos mistos e fachadas permeáveis.
- **Participação feminina no planejamento**:
  - A inclusão de mulheres nos processos decisórios e em cargos técnicos e de liderança é essencial para garantir que suas necessidades sejam contempladas.
  - A representatividade feminina em órgãos públicos, empresas de transporte e construção civil é vista como um passo fundamental para a equidade.
- **Ciclo de insegurança urbana**:
  - Espaços públicos vazios geram insegurança, o que afasta ainda mais as pessoas, criando um ciclo vicioso.
  - A ocupação ativa e diversificada dos espaços é uma estratégia para romper esse ciclo, promovendo vitalidade urbana e segurança.
- **Caminhabilidade**:
  - Refere-se à qualidade das calçadas e à experiência de caminhar pela cidade. Um espaço caminhável deve ter:
    - Pavimento regular e seguro, sem buracos ou desníveis, para evitar quedas, especialmente entre idosos, crianças e pessoas com deficiência.
    - Material antiderrapante e estável, que permita o uso por cadeirantes, pessoas com carrinhos de bebê ou compras.
    - Faixa livre adequada, ou seja, calçadas largas e desobstruídas, que permitam a circulação confortável de pessoas com diferentes ritmos e necessidades.
    - Continuidade das calçadas, garantindo que os trajetos a pé sejam conectados, seguros e previsíveis, evitando passagens subterrâneas ou isoladas que geram insegurança.
- **Presença de pessoas no espaço público**:
  - A vitalidade urbana é um fator de segurança. Espaços com circulação constante de pessoas tendem a ser mais seguros. Isso é promovido por:

    - Fachadas transparentes e permeáveis, que permitem a vigilância informal entre o espaço privado e o público.
    - Uso misto do solo, com residências, comércios e serviços no mesmo local, o que estimula a circulação em diferentes horários e reduz distâncias para mulheres que realizam múltiplas tarefas diárias.
- **Iluminação Pública**:
    - A iluminação adequada é essencial para a segurança noturna. Deve:
        - Ser direcionada para calçadas e travessias, não apenas para vias de veículos.
        - Ser mantida regularmente, com substituição de lâmpadas e poda de árvores que obstruem a luz.
        - Utilizar postes em escala humana e lâmpadas de LED, que oferecem melhor visibilidade e sensação de acolhimento.
- **Mobiliário Urbano**:
    - O mobiliário deve ser inclusivo e funcional, promovendo permanência e conforto:
        - Sombra e abrigo para proteção contra sol e chuva.
        - Bancos e apoios para descanso, especialmente úteis para mulheres com crianças ou compras.
        - Equipamentos de lazer e esporte diversificados, que incluam espaços para crianças e atividades voltadas também ao público feminino.
        - Transparência e posicionamento estratégico, garantindo visibilidade e segurança.
- **Limpeza Urbana**:
        - A limpeza influencia diretamente a percepção de cuidado e segurança. Espaços sujos ou mal cuidados transmitem abandono e negligência, o que pode afastar mulheres e outros grupos vulneráveis.
- **Sinalização e Legibilidade**:
    - A sinalização deve ser clara, acessível e bem-posicionada:
        - Informações sobre rotas, horários de transporte e localização de serviços devem ser visíveis, compreensíveis e iluminadas.
        - Isso aumenta a autonomia e confiança de mulheres e meninas, que dependem mais do transporte público e da mobilidade a pé.

Após o momento de introdução da dinâmica, os participantes iniciaram o processo de mapeamento e registro de oportunidades, ameaças e sugestões associadas a iniciativa por meio de um flipchart e de post-its coloridos (verde, rosa e amarelo). O processo foi realizado por meio de questionamentos e diálogos entre os participantes e a equipe responsável pela condução da atividade. Ao final da dinâmica, o grupo registrou 52 contribuições, sendo 31 oportunidades, 28 ameaças e 3 sugestões. A transcrição das contribuições pode ser observada na Tabela 11 – Oportunidades, ameaças e sugestões do Grupo de Trabalho 3.



Figura 29 – Grupo de Trabalho 3: Mobilidade e Gênero

Fonte: Consórcio Oficina Consultores / GPA&A / Pitmen / ITDP.

A análise das contribuições permite identificar alguns temas de maior interesse. Fica evidente a expectativa dos participantes de que o projeto do BRT Amazonas incorpore elementos que favoreçam a mobilidade de mulheres e de outros grupos vulnerabilizados no contexto das cidades (crianças e idosos). Questões relacionadas ao deslocamento e o acesso às estações com carrinhos de bebê, por exemplo, foram citados. Além disso, a implementação de mobiliário adaptado e de elementos para a melhoria da ambiência no corredor (jardins) foram lembrados. Com relação à segurança, foram mencionadas oportunidades para a melhoria da infraestrutura de monitoramento (câmeras), o aumento do policiamento ostensivo e a adoção de protocolos específicos para violência de gênero. A requalificação da ocupação no entorno, por meio da ocupação com usos mistos do solo, também foi citada como uma oportunidade para a melhoria da percepção de segurança associada à implementação de fachadas atividades e visualmente permeáveis. Os baixios foram citados como espaços que podem ser ocupados por atividades que reforcem a vitalidade urbana, associadas à cultura, lazer e comércio.

Em relação às ameaças, os participantes reforçaram o receio em relação à exclusão de grupos vulnerabilizados no corredor ao BRT Amazonas, especialmente mulheres. Determinados espaços e infraestruturas, como travessias (elevadas e subterrâneas) e baixios, foram citados como potencialmente perigosos para esse grupo. Além disso, existe o receio da ausência de medidas relacionadas a gestão dos serviços de transporte coletivo e segurança pública no corredor capazes de proteger as mulheres durante seus deslocamentos.

As sugestões feitas durante a dinâmica abordaram a promoção de melhorias de infraestrutura (iluminação pública), o uso estratégico de terminais para a sensação de segurança e o aprimoramento da comunicação com os usuários.

Tabela 11 – Oportunidades, ameaças e sugestões do Grupo de Trabalho 3

Categoria	Transcrição
Oportunidades	1. Integração de tarifas (tarifa zero); 2. Ter mais viaturas Maria da Penha;

	3. Proteção; 4. Viagens mais rápidas de ônibus (MOVE) e metrô; 5. Fachadas ativas, transparentes; 6. Câmeras e monitoramento + protocolo de segurança; 7. Ônibus fora do ponto; 8. Bicicletários nas estações do metrô Linha 2; 9. Reduzir o tempo de deslocamento; 10. Incremento do comércio no entorno; 11. Maior inclusão; 12. Incluir o tema da mobilidade e gênero no projeto do corredor da Avenida Amazonas; 13. Educação dos operadores; 14. Rampas automáticas entre ônibus e estação (ex. Tubos – Curitiba/PR, URBES); 15. Mobiliário urbano adaptado; 16. Uso do espaço público: jardins, bebedouros e banheiros; 17. Pensar no acesso às estações para possibilitar os carrinhos de bebês, também nos ônibus; 18. Apoio comunitário; 19. Mais ciclovias integradas; 20. Construção de ciclovias. São 400 km previstos no Plano Diretor (77 km existentes); 21. Melhoramento da passagem para pedestres; 22. Tempo de semáforo para o ciclista; 23. Modelos de ônibus adequados para o transporte de bicicletas (diferente dos modelos atuais); 24. Integração intermodal: bike e transporte público, incluindo mais ciclovias, bicicletários, segurança pública e arborização; 25. Ganho de infraestrutura; 26. Drenagem: captação de água da chuva; 27. Criação de ilhas de conforto; 28. Áreas de praças e jardins de chuva; 29. Tratamento paisagístico (paisagem); 30. Baixios tem que ter atividades. Centro está com muita população em situação de rua. Criar espaços de uso, não jardins ou bancos apenas para descanso. Pista de skate, anfiteatro, praça de alimentação, galeria de lambe-lambe, aulas públicas de dança, ginástica para 3ª idade e hip-hop slam; 31. Relação edifícios e rua > segurança.
Ameaças	1. Uniformização das sinalizações - governança; 2. Sinalização (comunicação / legibilidade). Acesso > cores; 3. Postos de informação nas estações; 4. Cidade inteligente? O que concebemos? Digitalização: baixo letramento de mapas. Quem não está digitalizado? 5. Acessibilidade da cidade; 6. Baixa acessibilidade nos veículos para grupos vulneráveis; 7. Acessibilidade com crianças; 8. Acessibilidade das estações. Como será realizada? 9. Falta de comércio fixo nas estações e, principalmente, nos terminais; 10. Importunação; 11. Tratamento de acesso às estações com carrinhos de bebê; 12. Segurança noturna nas estações e passarelas; 13. Pouca segurança para a circulação de mulheres; 14. Segurança; 15. Ônibus fora do ponto; 16. Não cumprimento dos horários; 17. Lixo e limpeza completa; 18. Segurança: iluminação pública; 19. Travessias elevadas / subterrâneas (insegurança); 20. Iluminação para pedestres. Pouco comércio. Integração com o metrô; 21. A falta de inclusão da segurança pública nos projetos de mobilidade e transporte público; 22. A falta de integração operacional das troncais com as alimentadoras. Por minutos e, às vezes, segundos, o usuário perde o ônibus e ficará um tempão esperando o próximo ônibus; 23. Troncais x alimentadores; 24. Ouvir a sociedade de forma satisfatória, antes da implantação dos projetos de mobilidade e transporte público; 25. Prever contingências adequadas; 26. Como ficará a arborização da Av. Amazonas, após a construção do corredor de BRT? 27. Revitalização dos baixios? Política higienista x proteção inclusive à população de rua. Arquitetura hostil; 28. Áreas muito áridas. Concreto.
Sugestões	1. Melhoria da iluminação ao longo do trecho; 2. Pensar os terminais em locais que gerem uma sensação de segurança (próximo de lugares comerciais ou que tenham atividade); 3. Comunicação e orientação de pessoas usuárias e trabalhadoras do sistema.

Fonte: Consórcio Oficina Consultores / GPA&A / Pitmen / ITDP.

5.2 Comissões Regionais de Transportes e Trânsito (CRTT)

Em 11 de agosto de 2025, no auditório Juscelino Kubitschek na sede da Prefeitura de Belo Horizonte (PBH), foi realizada a reunião das Comissões Regionais de Transportes e Trânsito (CRTTs) de Belo Horizonte, tendo como tema principal a apresentação dos Estudos e Projetos de Mobilidade Urbana do BRT Amazonas. Além de apresentar a iniciativa para representantes de diferentes setores potencialmente afetados, a intenção foi obter contribuições iniciais dos participantes para subsídio ao desenvolvimento da iniciativa. A reunião foi tratada como parte da primeira etapa de mobilização social do projeto, conforme previsto no Plano de Trabalho.

A atividade contou com representantes da PBH e do Consórcio (Oficina Consultores, GPA&A, Pitmen e ITDP). Todos os membros das comissões regionais foram convidados para a reunião, além de outros atores atuantes em espaços de participação promovidos pelo governo municipal (ex. Orçamento Participativo). Foi registrada a presença de 147 pessoas, representativas de diferentes setores, como poder público, iniciativa privada, academia, sociedade civil e imprensa. A lista de presença pode ser consultada no Anexo 5 do relatório.

Na Tabela a seguir, apresentamos a programação detalhada da reunião:

Tabela 12 – Programa reunião das CRTTs de Belo Horizonte

Horário	Atividade	Detalhes
08h00 - 09h00	Credenciamento e café de recepção dos participantes	Assinatura da lista de presença e entrega dos crachás aos participantes. Café e socialização.
09h00 - 09h15	Abertura da reunião	Mensagens de abertura da reunião: **09h00 - 09h10**: SUMOB-BH. **09h10 - 09h15**: Representantes do Consórcio contratado para desenvolver os estudos e projetos (Oficina Consultores, GPA&A, Pitmen e ITDP).
09h15 - 09h45	Apresentação do BRT Amazonas pela PBH	Apresentação institucional do projeto, com ênfase no seu histórico, objetivos, concepção inicial e potenciais benefícios para Belo Horizonte e sua população (SUMOB-BH).
09h45 - 10h05	Introdução à dinâmica de grupos de trabalho pela PBH	Apresentação de premissas que serão adotadas no desenvolvimento dos projetos de Mobilidade Urbana do BRT Amazonas. Além disso, foram apresentados pontos de atenção com base no diagnóstico preliminar realizado pelo Consórcio. Ao fim da apresentação, foi realizada breve introdução à proposta da dinâmica de Grupos de Trabalho, com a indicação dos temas considerados, do tempo de duração e dos locais que os grupos irão se reunir após o intervalo. Os seguintes temas orientaram a formação dos grupos: • **Grupo 1:** Transporte Público Coletivo. • **Grupo 2**: Integração modal e acessibilidade. • **Grupo 3**: Mobilidade e gênero.
10h05 - 10h20	Intervalo	Café e socialização.
10h20 - 11h50	Mapeamento de “oportunidades” e “ameaças” por meio de grupos de trabalho temáticos.	**10h20 - 10h35**: Apresentação, pelos facilitadores dos grupos de trabalho, das premissas que serão consideradas pelo consórcio em relação a cada um dos temas no desenvolvimento dos estudos e projetos do BRT Amazonas. **10h35 - 11h50**: Mapeamento de oportunidade e ameaças pelos participantes dos grupos de trabalho. Os participantes também poderão registrar sugestões iniciais para a equipe do Consórcio.
11h50 - 12h20	Plenária Final	Revisão dos resultados em plenária pelos facilitadores do Consórcio.
12h20 - 12h30	Encerramento da reunião pela PBH	Agradecimento e encerramento das atividades (SUMOB-BH).

Fonte: SUMOB-BH.

Os slides utilizados nas apresentações podem ser consultados nos Anexo 6 e 7 desse relatório. O registro fotográfico da atividade se encontra entre as Figuras 30 e 33.



Figura 30 – Abertura da reunião das Comissões Regionais de Transportes e Trânsito de Belo Horizonte

Fonte: Consórcio Oficina Consultores / GPA&A / Pitmen / ITDP.



Figura 31 – Apresentação sobre os Estudos e Projetos de Mobilidade Urbana do BRT Amazonas por parte do representante da SUMOB-BH

Fonte: Consórcio Oficina Consultores / GPA&A / Pitmen / ITDP.



Figura 32 – Apresentação das premissas de projeto do BRT Amazonas por parte da equipe do Consórcio

Fonte: Consórcio Oficina Consultores / GPA&A / Pitmen / ITDP.



Figura 33 – Plenária final e encerramento. Representante da SUMOB-BH

Fonte: Consórcio Oficina Consultores / GPA&A / Pitmen / ITDP.

5.2.1 Grupos de Trabalho

Uma das principais atividades realizadas durante a reunião com as CRTTs foi a dinâmica em Grupos de Trabalho temáticos, que visou colher subsídios para o diagnóstico relacionado a iniciativa em colaboração com as partes interessadas. A dinâmica adotou uma abordagem multissetorial para a discussão de temas e propostas que pudessem contribuir para a promoção do transporte limpo, inclusivo e sustentável na área de influência do BRT Amazonas. A participação de atores sociais de diversos setores foi essencial na legitimação e no aprofundamento da discussão sobre o empreendimento.

Os grupos de trabalho foram organizados a partir de três temas: (i) Transporte Público Coletivo, (ii) Integração Modal e Acessibilidade e (iii) Mobilidade e Gênero. Cada grupo ficou responsável pelo mapeamento inicial dos desafios e oportunidades associadas aos seus respectivos temas, com o apoio de um facilitador da equipe do Consórcio. Os participantes também puderam apresentar sugestões preliminares para a elaboração dos estudos e projetos de mobilidade urbana voltados ao corredor de transporte coletivo.

No final da dinâmica, os resultados foram revisados e apresentados pelos facilitadores do Consórcio aos participantes do evento. Os resultados por grupo de trabalho são descritos a seguir.

Grupo de Trabalho 1: Transporte Público Coletivo

O Grupo de Trabalho 1 foi facilitado pelo Coordenador Geral do Consórcio, Arlindo Fernandes, representando a equipe da Oficina Consultores. A condução da dinâmica também contou com apoio de Luciano Chagas (SUMOB-BH). O grupo contou com a participação de 54 representantes das comissões regionais, conforme pode ser observado na lista de presença (Anexo 8).

Na apresentação inicial da representante do Consórcio foram apresentadas as premissas que serão consideradas em relação ao tema na elaboração dos estudos e projetos de mobilidade do BRT Amazonas, conforme definido pelo Termo de Referência. Abaixo, apresenta-se uma síntese dos pontos endereçados:

- **O que se deseja?**
  - Melhorar a acessibilidade e circulação do Corredor Amazonas, bem como vias que compõem o Vetor Oeste de Belo Horizonte;
  - Reduzir os tempos de viagem do transporte coletivo, com o aumento da velocidade operacional e a redução dos tempos nas operações de embarque e desembarque;
  - Promover acessibilidade e circulação com conforto e segurança para pedestres, principalmente para mulheres e meninas;
  - Reduzir o número de acidentes no trânsito na área de influência do projeto;
  - Melhorar as condições de espera no embarque e desembarque de passageiros e a operação nas novas estações com área paga no canteiro central da Av. Amazonas;
  - Melhorar as condições de caminhabilidade nas vias contempladas na sua área de abrangência da presente contratação;
  - Aumentar o percentual do transporte coletivo na matriz de mobilidade da cidade, com a redução do volume de tráfego de automóveis;
  - Reduzir a emissão de gases de efeito estufa e obter ganhos ambientais;
  - Reduzir a poluição sonora.
- **Quais desafios foram mapeados inicialmente para o projeto?**
  - Dificuldades para ampliação da capacidade viária, dado que as desapropriações deverão ser evitadas ao máximo, o que limita a área das intervenções à seção atual das vias;

- Necessidade de prever novas troncalizações da rede de linhas de TPC com a implantação de terminais de integração municipais e metropolitanas, que permitam a racionalização da rede para operação do BRT Amazonas e da Linha 2 do Metrô;
- Complexidade do sistema viário e da circulação viária da Área Central, onde deverá haver uma solução de integração da rede de linhas existentes, especialmente com o sistema BRT MOVE já implantado;
- Necessidade de integração da operação dos sistemas Municipal e Metropolitano nas novas estações com área paga da Av. Amazonas, o que requer a definição de um modelo de política tarifária para a integração tarifária e partição das receitas nestas estações.

Após o momento de introdução da dinâmica, os participantes iniciaram o processo de mapeamento e registro de oportunidades, ameaças e sugestões associadas a iniciativa por meio de um flipchart e de post-its coloridos (verde, rosa e amarelo). O processo foi realizado por meio de questionamentos e diálogos entre os participantes e a equipe responsável pela condução da atividade. Ao final da dinâmica, o grupo registrou 74 contribuições, sendo 12 oportunidades, 42 ameaças e 20 sugestões. A transcrição das contribuições pode ser observada na Tabela 13 – Oportunidades, ameaças e sugestões do Grupo de Trabalho 1.



Figura 34 – Grupo de Trabalho 1: Transporte Público Coletivo

Fonte: Consórcio Oficina Consultores / GPA&A / Pitmen / ITDP.

A análise das contribuições permite identificar alguns temas de maior interesse. Fica evidente a expectativa dos participantes de que o projeto do BRT Amazonas contribua para a promoção da melhoria da qualidade do serviço (conforto e rapidez), da infraestrutura de transporte coletivo (sistema viário, veículos, terminais e estações) e da integração modal (física e tarifária). Entre as oportunidades, foi destacada a possibilidade do novo corredor atender polos geradores de viagem na área de influência da Avenida Amazonas (ex.CEFET e ExpoMinas) e bairros menos integrados ao território do município. Foi mencionada a possibilidade de incorporação de novas tecnologias menos poluentes, especificamente ônibus elétricos.

O grupo de trabalho foi bastante ativo na indicação das potenciais ameaças do projeto, com participação intensa de lideranças comunitárias que compõem os CRTTs e o fórum do Orçamento Participativo de Belo Horizonte. Foram destacados problemas atuais observados no sistema MOVE, associados ao acesso e a segurança da operação para grupos vulnerabilizados (ex. mulheres e idosos) e pessoas com deficiência, além da manutenção dos veículos. Foram apontados também riscos associados ao planejamento operacional (baldeações), à acessibilidade do BRT, ao meio ambiente e a segurança pública. Foi demonstrada preocupação com a requalificação do entorno após a implantação da infraestrutura.

As sugestões feitas contemplaram questões associadas à acessibilidade do corredor, a integração modal ao nível local e metropolitano, ao conforto dos usuários, a melhorias ambientais e a segurança pública.

Tabela 13 – Oportunidades, ameaças e sugestões do Grupo de Trabalho 1

Categoria	Transcrição
Oportunidades	1. Sistema de BRT será mais rápido em relação aos serviços de transporte público coletivo oferecidos atualmente; 2. Infraestrutura, além da viária, dos veículos do BRT. Os veículos atuais, desde o início da operação em 2014, possuem vários problemas e precisam ser substituídos em sua maioria para a nova operação; 3. Possibilidade de implantação da Estação São José, que não foi implantada até hoje; 4. Implementação de viadutos específicos: Avenida Francisco Sá, Contorno e Anel Viário; 5. Atendimento da demanda por viagens de grandes polos geradores: 5º Batalhão da PM-MG, CEFETs, ExpoMinas e escolas; 6. Possibilidade de integração dos bairros atendidos com outras regiões do município; 7. Integração tarifária do transporte municipal e metropolitano; 8. Oportunidade de renovação da frota com ônibus elétricos menos poluentes e barulhentos; 9. Implantação de ônibus elétricos; 10. Implantação de banheiros automatizados e autolimpantes nas estações; 11. Cuidar das necessidades dos idosos nas estações Barreiro, Diamante e Amazonas; 12. Oferta de serviços de transporte público coletivo para a Cidade Industrial.
Ameaças	1. Planejamento e gestão da operação para integração do sistema BRT com os serviços alimentadores (bairros). Tempo de viagem será reduzido, mas a integração operacional entre o BRT (mais rápido) e os serviços locais nos bairros atendidos pelo sistema precisa acontecer; 2. Gestão do tráfego nas vias paralelas a Avenida Amazonas, especialmente durante as obras; 3. Manutenção da frota: os veículos não devem ser comprados pela PBH muito antes da inauguração do sistema; 4. Qualidade do serviço: atendimento de pessoas com deficiência (PCDs), baixa velocidade e ônibus sucateados; 5. Implantação da Estação São José; 6. Estações sem banheiro público; 7. Ausência de cobrador, existindo apenas motoristas nos veículos; 8. Ausência de recursos para pessoas com deficiência visual no interior dos veículos; 9. Programação semafórica; 10. Como irá funcionar a travessia de pedestres ao longo da Avenida Amazonas? Como ficará a distribuição de semáforos nos bairros? 11. Como ficará a questão da poluição sonora produzida pelo MOVE ao longo da Avenida Amazona? 12. Preocupação com o tratamento dos baixios; 13. Segurança nas estações de BRT; 14. Conforto térmico nas estações e ônibus; 15. Educação dos motoristas; 16. Acidente com os usuários; 17. Problemas com cadeirantes; 18. Integração física e baldeação; 19. Como ficará o Meio Ambiente? Entorno da Avenida Antônio Carlos ficou esvaziado, por exemplo; 20. Desafio da integração do transporte metropolitano na Avenida Amazonas; 21. Diminuir o tempo de viagem sem prejudicar a caminhabilidade (ex. Semáforo, viaduto, passarela, faixa de pedestres, etc.); 22. Estações de transferência não irá comportar a demanda de municipal e metropolitano; 23. Haverá terminais centrais para comportar os ônibus do MOVE Amazonas? 24. Motoristas não conseguem ver o desembarque nas portas de trás e provocam acidentes; 25. Esse projeto vai conseguir melhorar o trânsito?

	26. Preocupação com o Meio Ambiente. Muito cimento e pouca vegetação; 27. Idosos não são respeitados nas estações (ex. Terminal Barreiro); 28. No corredor Cristiano Machado, os motoristas estão extrapolando na velocidade para fazerem muitas corridas, colocando a vida de todos em risco; 29. Bancos de assentos nas plataformas, para idosos e crianças descansarem na espera dos ônibus; 30. Pontos de parada (E/D) ruins; 31. Ausência de banheiros para os motoristas; 32. Vista Alegre, Cabana e outros (Nova Cintra) precisarão de baldeação na Avenida Amazonas, como aumento do tempo de viagem? 33. Ônibus velhos e sujos. Problema a ser resolvido com prioridade; 34. Necessidade de pensar no futuro considerando o envelhecimento da população; 35. Elaboração do projeto mais rapidamente; 36. Como ficará o número de ônibus que vem do Barreiro por Betânia e Salgado Filho até entrar na Avenida Amazonas? 37. Preocupação com os cruzamentos: Avenida do Contorno, Francisco Sales e Rua Conde Pereira Carneiro; 38. Vai haver melhoria urbana? 39. Como será a integração com os serviços de Contagem e Betim? 40. Como ficará o tempo de espera dos ônibus? 41. Ocupação das passarelas por moradores de rua; 42. Segurança pública: falta de policiamento e ausência da guarda municipal.
Sugestões	1. Importância dos viadutos, tendo em vista a existência de muitos semáforos; 2. Inclusão de “corta caminho”; 3. Atenção com a região da Rua Sararé; 4. Temos que ter vias rápidas; 5. Tem que ter ciclovias; 6. Infraestrutura para pedestres: investir em passarelas para diminuir os semáforos na Avenida Amazonas seria o mais importante. Além disso, atenção na sincronização semafórica; 7. Definição da política tarifária nas estações de transferência municipal x metropolitano; 8. Entroncamento no Parque de Exposições (ExpoMinas); 9. Implantar viaduto na Ferrugem; 10. Integração modal da Avenida Amazonas com a Avenida Tereza Cristina; 11. Integração com o metrô; 12. Integração dos modais da Avenida Amazonas com a Avenida do Contorno; 13. Implantação do viaduto do Anel Rodoviário, incluindo rodoanel, passarelas, praça e academia da cidade; 14. Reforço policial; 15. Acabar com as enchentes em pontos críticos; 16. Implantação de bancos de assento para os usuários; 17. Incluir assentos para os usuários nas cabines (estações); 18. Implantar bancas nas estações; 19. Implantação de ônibus elétricos; 20. Implantar banheiros nas estações.

Fonte: Consórcio Oficina Consultores / GPA&A / Pitmen / ITDP.

Grupo de Trabalho 2: Integração Modal e Acessibilidade

O Grupo de Trabalho 2 foi facilitado pela Arquiteta e Urbanista do Consórcio, Laura Penna, representando a equipe da GPA&A. A condução da dinâmica também contou com apoio de Liliana Hermont (SUMOB-BH) e de outros membros do escritório de arquitetura. O grupo contou com a participação de 31 representantes de organizações de diferentes setores, conforme pode ser observado na lista de presença (Anexo 8).

Na apresentação inicial da representante do Consórcio foram apresentadas as premissas que serão consideradas em relação ao tema na elaboração dos estudos e projetos de mobilidade do BRT Amazonas, conforme definido pelo Termo de Referência. Abaixo, apresenta-se uma síntese dos pontos endereçados:

- **Micromobilidade / Macromobilidade**:
  - Reforço das conexões entre calçadas, estações, ciclovias e equipamentos urbanos;
  - Integração do projeto paisagístico à malha urbana consolidada;

  - Conexão entre escalas de deslocamento: local, regional e metropolitana;
  - Articulação entre modos de transporte: mobilidade ativa, transporte coletivo e individual;
  - Qualificação dos acessos às estações;
  - Lições aprendidas nos corredores MOVE (Av. Antônio Carlos, Av. Cristiano Machado, Avenida Paraná).
- **Caminhabilidade**:
  - Priorizar os fluxos a pé, bicicleta e Transporte Público;
  - Em todas as áreas em torno do corredor, baixios e bolsões de caminhabilidade;
  - Identificação e tratamento de pontos críticos de circulação (dando prioridade as zonas sensíveis como escolas, centros comerciais e equipamentos públicos);
  - Aumento da conectividade entre trechos;
  - Melhoria do conforto, segurança e legibilidade nos percursos;
  - Ações previstas:
    - Eliminação de barreiras físicas;
    - Iluminação na altura do pedestre como fator de conforto e segurança. Foco na iluminação de calçadas e travessas;
    - Inclusão de pontos de descanso (idosos, crianças, meninas e mulheres);
    - Sinalização tátil e visual nos percursos (aumentando a autonomia de mulheres e meninas);
    - Melhorias das condições do pavimento (eliminando desníveis, buracos, raízes de árvores e outros obstáculos);
    - Escolha da materialidade do pavimento (pisos que permitam estabilidade ao caminhar);
    - Aumento da largura da faixa livre (melhorando a sensação de segurança, estimulando a presença de mais pessoas);
    - Garantia da continuidade das calçadas (desenho de ruas, calçadas e travessas).
- **Bolsões de caminhabilidade (priorização da mobilidade ativa, conforto, permanência e segurança)**:
  - Olegário Maciel (Rodoviária), Santo Agostinho, Gutierrez (Íngreme e COPASA), Campos Sales / CEFET - (Bloco 1);
  - Cabana / Metrô Vila Oeste, Madre Paulina (Barreiro), Cidade Industrial, Estação Ferrugem (Massas Vilma) - (Bloco 2).
- **Inclusão (Acessibilidade)**:
  - Referência os seis indicadores do Índice de Caminhabilidade (iCAM): acessibilidade, conectividade, conforto, segurança, atratividade e continuidade;
  - Acessibilidade universal como premissa central do projeto;
  - Garantia de equidade espacial para pessoas com mobilidade reduzida, mulheres, crianças e idosos;
  - Inclusão de critérios de visibilidade, iluminação e vigilância natural para segurança de meninas e mulheres (mais pessoas na rua = maior segurança);
  - Consideração de usuários com carrinhos de bebê, sacolas, acompanhantes e idosos;

- Participação de pessoas com deficiência nas fases de validação do projeto através de consultas ao Conselho Municipal dos Direitos da Pessoa com Deficiência (CMDPD), ao MUDEVI e a demais movimentos representativos de pessoas com deficiência;
- Mobiliário urbano visando ergonomia universal, funcionalidade e visibilidade.

- **Meio Ambiente**:
  - Inserção da vegetação como infraestrutura ecológica e elemento estruturante do desenho urbano;
  - Implantação de soluções que ampliem a permeabilidade do solo aumentando o volume de amortecimento pluvial e reduzindo as ilhas de calor – ICU;
  - Integração da vegetação ao sistema de drenagem urbana como estratégia funcional e estética;
  - Priorização de paisagismo que favoreça sombreamento de áreas de permanência e calçadas;
  - Soluções baseadas na natureza (SBN):
    - Captação, infiltração e retenção de águas pluviais;
    - Sombreamento e conforto térmico;
    - Priorização de espécies nativas do nosso bioma (Mata Atlântica e Cerrado) e adaptadas ao meio urbano.
  - Diretrizes da Trama Verde e Azul:
    - Conexão entre fragmentos verdes e cursos d'água;
    - Continuidade ecológica e paisagística ao longo do corredor;
    - Promoção da biodiversidade e dos serviços ecossistêmicos urbanos.
- **Requalificação**:
  - Requalificar espaços subutilizados, degradados ou inseguros;
  - Tratamento dos baixios como áreas de circulação, permanência, lazer e encontro;
  - Identificação dos potenciais de cada baixio;
  - Preocupação com o desenho urbano dos percursos;
  - Diretrizes de intervenção:
    - Mobiliário que incentive o uso social e cultural (academias ao ar livre, bancos, iluminação adequada e espaços de arte);
    - Foco na segurança, conforto e conexão com a malha urbana.
  - Baixios com intervenções previstas:
    - Av. Silva Lobo sob Av. Amazonas (Bloco 1);
    - Av. Teresa Cristina sob Av. Amazonas (Bloco 1)
    - Av. Teresa Cristina sob Av. Olinto Meireles (Bloco 1);
    - Av. Afonso Vaz de Melo sob Av. Olinto Meireles (Bloco 2);
    - Viaduto Estação Barreiro (Bloco 2);
    - Viaduto do Anel Rodoviário (Bloco 2).
- **Participação da sociedade civil**:
  - Participação cidadã ativa em todas as fases do projeto;
  - Garantia de coerência técnica, sensibilidade territorial, conformidade normativa e legal.

Após o momento de introdução da dinâmica, os participantes iniciaram o processo de mapeamento e registro de oportunidades, ameaças e sugestões associadas a iniciativa por meio de um flipchart e de post-its coloridos (verde, rosa e amarelo). O processo foi realizado por meio de questionamentos e diálogos entre os participantes e a equipe responsável pela condução da atividade. Ao final da dinâmica, o grupo registrou 83 contribuições, sendo 33 oportunidades, 43 ameaças e 7 sugestões. A transcrição das contribuições pode ser observada na Tabela 14 – Oportunidades, ameaças e sugestões do Grupo de Trabalho 2.



Figura 35 – Grupo de Trabalho 2: Integração Modal e Acessibilidade.

Fonte: Consórcio Oficina Consultores / GPA&A / Pitmen / ITDP.

A análise das contribuições permite identificar alguns temas de maior interesse. Fica evidente a expectativa dos participantes de que o projeto do BRT Amazonas promova a melhoria da acessibilidade no corredor e a integração do BRT Amazonas com modos ativos (ex. bicicleta) e coletivos (ex. metrô e linhas alimentadoras). Foram citados aprimoramentos em calçadas e travessias, melhorias operacionais associadas aos serviços de transporte coletivo alimentadores e o tratamento de espaços públicos, como os baixios previstos pelo projeto. A potencial revitalização urbana do entorno também foi citada como uma oportunidade, agregando, por exemplo, melhorias em termos de iluminação pública e sinalização.

Em relação às ameaças, os participantes demonstraram receio da não promoção da acessibilidade no corredor ao BRT Amazonas, indicando potenciais desafios em termos de projeto (travessias e calçadas, por exemplo) e de segurança viária. Apontaram o risco de o projeto não ser capaz de resolver desafios em termos de integração física, operacional e tarifária no contexto do transporte coletivo metropolitano, além da indicação de potenciais pontos críticos para a operação dos serviços (ex. Praça Raul Soares). Foi demonstrada preocupação com a segurança pública e com a ocupação do entorno do corredor após a implantação da infraestrutura, com risco de degradação de áreas residenciais e de negócios.

As sugestões indicaram alternativas interessantes para incorporar o paisagismo do corredor à identidade visual do BRT Amazonas, a continuidade do processo de consulta pública, a acessibilidade de pessoas com deficiência e a integração modal com o metrô.

Tabela 14 – Oportunidades, ameaças e sugestões do Grupo de Trabalho 2

Categoria	Transcrição
Oportunidades	1. Reduzir o preço dos serviços alimentadores; 2. Estação Ferrugem e Metrô Barreiro são oportunidades de integração com os serviços de Contagem? 3. Uso de travessias em nível, evitando passarelas como as da Avenida Cristiano Machado; 4. Priorizar ao máximo as duas faixas por sentido; 5. Dimensionamento das calçadas nas áreas de maior demanda de maneira que comportem o número de pessoas; 6. Melhoria da manutenção das estações de transferência, considerando que é muito ruim nos corredores Antônio Carlos e Cristiano Machado; 7. Melhoria em relação ao sistema MOVE da comunicação visual dentro das estações; 8. Tratamento e atendimento ao desenho universal no acesso de pedestres aos terminais e estações do BRT; 9. Solução dos desníveis no embarque dos ônibus, que ocorre nas plataformas e também nos PEDs nas calçadas; 10. Integração modal entre MOVE e automóveis. Criação de áreas para embarque e desembarque para passageiros usuários de automóveis; 11. Implantação de paraciclos e estacionamentos rotativos ao longo do percurso para usuários que utilizam dois modais; 12. Implantação de sinalização indicativa do entorno, com eliminação das conversões; 13. Criação de aplicativo único para todos os modais. Um aplicativo que mostre em tempo real os horários dos ônibus alimentadores e do MOVE; 14. Tratar a Avenida Tereza Cristina e desviar os ônibus para lá ao invés do corredor Amazonas; 15. Tratamento do baixio da Avenida Silva Lobo; 16. Desembarque e travessia com mais segurança; 17. Atração dos usuários de carros para o BRT. Quais os planos para estacionar com segurança com algum benefício para o uso do BRT e/ou do metrô na integração metropolitana? 18. Na área de abrangência, estudar os congestionamentos no entorno da Praça Raul Soares, na conversão com a Avenida Olegário Maciel. Atenção para o período do fim de tarde, no trecho da Avenida Bias fortes, desde a praça até a Rua São Paulo; 19. Eliminar os vãos entre os ônibus e as plataformas com rampas para evitar acidentes; 20. Aprimorar a iluminação pública nos locais mais escuros; 21. Monitoramento do corredor em tempo real para a Avenida Amazonas; 22. Eliminação de escadas rolantes e elevadores nas estações, por conta dos desafios de manutenção; 23. Aprimoramento dos ônibus para acomodar dois lugares para cadeira de rodas; 24. Criar pontos (estações) seletivos. Hoje para até 56 linhas em um único ponto; 25. Aprimoramento da rede pluvial, iluminação pública, arborização e mobilidade de idosos e crianças; 26. Tratamento dos baixios dos viadutos; 27. Melhoria do serviço das linhas alimentadoras nas estações (ex. Vila Pinho, 318); 28. Manter e requalificar as condições de moradia no corredor Amazonas; 29. Implantação de pontos de travessia de pedestres próximos às estações; 30. Implantação de iluminação de segundo nível para maior segurança e caminhabilidade; 31. Revitalização do espaço urbano; 32. Previsão de espaços para bicicletários; 33. Integração do corredor Amazonas com o corredor da Paraná.
Ameaças	1. Calçadas obstruídas e estreitas; 2. Tratamento da Avenida Tereza Cristina, para trajetos de ônibus de Ibirité, por exemplo; 3. Calçadas estreitas e acessibilidade; 4. Eventos na Praça Raul Soares podem gerar dificuldades de operação; 5. Problemas de manutenção em escadas rolantes e elevadores nas estações; 6. Veículos com pelo menos duas baias para cadeira de rodas (muitos hospitais no trajeto); 7. Atracagem dos ônibus nas estações; 8. Painéis de informação na parede estragados nas estações de transferência; 9. Não adaptação do nível da plataforma com o nível do piso do ônibus; 10. Tratamento dos níveis das soleiras para permitir calçadas acessíveis sem desapropriação de imóveis; 11. Topografia da Avenida Amazonas; 12. Conversão à esquerda da Rua Araguari para a Avenida Amazonas; 13. As margens da Avenida Amazonas, a partir do bairro Nova Suíça, são predominantemente residenciais, ao contrário das Avenidas Cristiano Machado e Antônio Carlos. Risco de degradação de toda a extensão, inclusive dos negócios que ficam na margem; 14. Quase 80 linhas são de Contagem e arredores. O MOVE deveria ser em Contagem, seguindo em pista expressa (na esquerda) pela Avenida Amazonas; 15. Espaço ocupado pelo BRT na Avenida Amazonas e acessibilidade universal; 16. Segurança pública perto do viaduto da Avenida Silva Lobo;

	17. Utilização da pista exclusiva por veículos autorizados, como táxi, viaturas, etc.; 18. MOVE Morro Alto. Metropolitano não tem acessibilidade; 19. Qual será o tipo de pavimento? Concreto ou asfalto? 20. Locais para carga e descarga existentes; 21. Sistema viário no entorno do corredor para acesso às estações e ao corredor (ex. Em São Gabriel se perde muito tempo no sistema viário); 22. Como será a obstrução física para segurar os fluxos? 23. Desvio para ônibus; 24. Operação Transporte Coletivo: em caso de sinistros, como será interditada a faixa exclusiva? 25. Qualidade dos veículos e do serviço nas linhas alimentadoras (que geralmente são ruins); 26. Não tem ônibus na Vila Ecológica da Vila Pinho; 27. Acessibilidade: MOVE Paraná e Santos Dumont são ruins; 28. Operação noturna na Avenida Amazonas (manter operação dos serviços); 29. Frota atual ou adaptação? Como será? 30. Integração BRT Amazonas com BRT Antônio Carlos e Cristiano Machado; 31. Risco ou oportunidade? Transferência BH – Contagem e Barreiro – Contagem. Avenida Eugênia Pacelli. O Sistema SIM é igual ou muito diferente do BRT Amazonas? 32. Segurança dos pedestres para atravessar. Se não terão túneis para travessia, apenas travessias ao nível, como fica a adaptação para travessia segura de idosos, crianças e pessoas com mobilidade reduzida? 33. Integração tarifária injusta: o preço das alimentadoras é muito alto comparado com o preço das troncais; 34. “Catracões” altos, não acessíveis; 35. Degradação do corredor por falta de tratamento; 36. Tratamento da interseção da Avenida Amazonas com o Rodoanel (divisa dos municípios de BH e Contagem); 37. Preço do serviço local alimentador; 38. Acessibilidade de hospitais e escolas (ex. Sarah Kubitschek e Complexo Hospitalar); 39. Acesso e faixas exclusivas nas áreas comerciais no Barreiro; 40. Acessibilidade e segurança das escolas (Ordem e Progresso, CEFET, Maurício Murgel, etc.); 41. Integração tarifária convencional com o MOVE; 42. Transição com Avenida Olegário Maciel pela Raul Soares; 43. Horário e frequência desalinhados: se o ônibus alimentador não coincide com a chegada do MOVE, o tempo de espera torna-se um problema.
Sugestões	1. Cada região atendida pelo sistema poderia ter árvores de Ipê de uma cor predominante (amarelo, rosa, branco ou roxo) plantadas ao longo dos corredores. Os usuários associariam rapidamente a cor das flores a sua região. Linha de Ipê-amarelo (Amazonas); 2. Realização de audiência pública metropolitana, para definir as integrações possíveis; 3. Acessibilidade: priorizar acessos ao nível, evitando ao máximo elevadores e escadas rolantes; 4. Integração modal: implantar ou favorecer a integração total com metropolitano e metrô; 5. Não contemplar trechos em curva com estações de transferência. Isso agrava a distância entre os ônibus e as plataformas; 6. Implementar a especificação do veículo com portas dos dois lados e elevador; 7. Duas vagas para cadeira de rodas nos ônibus do MOVE.

Fonte: Consórcio Oficina Consultores / GPA&A / Pitmen / ITDP.

Grupo de Trabalho 3: Mobilidade e Gênero

O Grupo de Trabalho 3 foi facilitado pela especialista em Comunicação e Mobilização Social do Consórcio, Clarisse Cunha Linke, representando a equipe do ITDP. A condução da dinâmica também contou com apoio de Amanda Corradi (SUMOB-BH). O grupo contou com a participação de 13 representantes de organizações de diferentes setores, conforme pode ser observado na lista de presença (Anexo 8).

Na apresentação inicial da representante do Consórcio foram apresentadas as premissas que serão consideradas em relação ao tema na elaboração dos estudos e projetos de mobilidade do BRT Amazonas, conforme definido pelo Termo de Referência. O Plano de Equidade (PEQUI), do Programa de Mobilidade Urbana e Inclusão de Belo Horizonte, também foi utilizado como referência. Abaixo, apresenta-se uma síntese dos pontos endereçados:

- **Padrões de mobilidade diferenciados**:
  - Mulheres realizam deslocamentos poligonais, ou seja, trajetos múltiplos e interligados (ex: casa–escola–trabalho–mercado), em contraste com os deslocamentos pendulares e lineares (casa–trabalho) mais comuns entre homens.
  - Essa diferença decorre da sobrecarga de responsabilidades domésticas e de cuidado atribuídas às mulheres, o que exige uma rede de mobilidade mais complexa e acessível.
- **Violência e percepção de insegurança**:
  - A violência de gênero nos espaços públicos, especialmente no transporte coletivo, limita a liberdade de circulação das mulheres.
  - O medo de importunação sexual e agressões influencia diretamente a escolha de rotas, horários e meios de transporte.
  - A sensação de insegurança é agravada por espaços urbanos mal iluminados, vazios e com pouca visibilidade.
- **Planejamento urbano como ferramenta de transformação**:
  - A cidade deve ser planejada para promover segurança e acolhimento, com foco em:
    - Iluminação pública eficiente e em escala humana;
    - Calçadas acessíveis e contínuas;
    - Mobiliário urbano inclusivo, como bancos, sombras e espaços de descanso;
    - Sinalização clara e legível, especialmente em pontos de transporte;
    - Presença de pessoas nos espaços públicos, estimulada por usos mistos e fachadas permeáveis.
- **Participação feminina no planejamento**:
  - A inclusão de mulheres nos processos decisórios e em cargos técnicos e de liderança é essencial para garantir que suas necessidades sejam contempladas.
  - A representatividade feminina em órgãos públicos, empresas de transporte e construção civil é vista como um passo fundamental para a equidade.

- **Ciclo de insegurança urbana**:
  - Espaços públicos vazios geram insegurança, o que afasta ainda mais as pessoas, criando um ciclo vicioso.
  - A ocupação ativa e diversificada dos espaços é uma estratégia para romper esse ciclo, promovendo vitalidade urbana e segurança.
- **Caminhabilidade**:
  - Refere-se à qualidade das calçadas e à experiência de caminhar pela cidade. Um espaço caminhável deve ter:
    - Pavimento regular e seguro, sem buracos ou desníveis, para evitar quedas, especialmente entre idosos, crianças e pessoas com deficiência.
    - Material antiderrapante e estável, que permita o uso por cadeirantes, pessoas com carrinhos de bebê ou compras.
    - Faixa livre adequada, ou seja, calçadas largas e desobstruídas, que permitam a circulação confortável de pessoas com diferentes ritmos e necessidades.

    - Continuidade das calçadas, garantindo que os trajetos a pé sejam conectados, seguros e previsíveis, evitando passagens subterrâneas ou isoladas que geram insegurança.
- **Presença de pessoas no espaço público**:
    - A vitalidade urbana é um fator de segurança. Espaços com circulação constante de pessoas tendem a ser mais seguros. Isso é promovido por:
        - Fachadas transparentes e permeáveis, que permitem a vigilância informal entre o espaço privado e o público.
        - Uso misto do solo, com residências, comércios e serviços no mesmo local, o que estimula a circulação em diferentes horários e reduz distâncias para mulheres que realizam múltiplas tarefas diárias.
- **Iluminação Pública**:
    - A iluminação adequada é essencial para a segurança noturna. Deve:
        - Ser direcionada para calçadas e travessias, não apenas para vias de veículos.
        - Ser mantida regularmente, com substituição de lâmpadas e poda de árvores que obstruem a luz.
        - Utilizar postes em escala humana e lâmpadas de LED, que oferecem melhor visibilidade e sensação de acolhimento.
- **Mobiliário Urbano**:
    - O mobiliário deve ser inclusivo e funcional, promovendo permanência e conforto:
        - Sombra e abrigo para proteção contra sol e chuva.
        - Bancos e apoios para descanso, especialmente úteis para mulheres com crianças ou compras.
        - Equipamentos de lazer e esporte diversificados, que incluam espaços para crianças e atividades voltadas também ao público feminino.
        - Transparência e posicionamento estratégico, garantindo visibilidade e segurança.
- **Limpeza Urbana**:
        - A limpeza influencia diretamente a percepção de cuidado e segurança. Espaços sujos ou mal cuidados transmitem abandono e negligência, o que pode afastar mulheres e outros grupos vulneráveis.
- **Sinalização e Legibilidade**:
    - A sinalização deve ser clara, acessível e bem-posicionada:
        - Informações sobre rotas, horários de transporte e localização de serviços devem ser visíveis, compreensíveis e iluminadas.
        - Isso aumenta a autonomia e confiança de mulheres e meninas, que dependem mais do transporte público e da mobilidade a pé.

Após o momento de introdução da dinâmica, os participantes iniciaram o processo de mapeamento e registro de oportunidades, ameaças e sugestões associadas a iniciativa por meio de um flipchart e de post-its coloridos (verde, rosa e amarelo). O processo foi realizado por meio de questionamentos e diálogos entre os participantes e a equipe responsável pela condução da atividade. Ao final da dinâmica, o grupo registrou 48 contribuições, sendo 24 oportunidades, 18 ameaças e 6 sugestões. A transcrição das contribuições pode ser observada na Tabela 15 – Oportunidades, ameaças e sugestões do Grupo de Trabalho 3.



Figura 36 – Grupo de Trabalho 3: Mobilidade e Gênero.

Fonte: Consórcio Oficina Consultores / GPA&A / Pitmen / ITDP.

A análise das contribuições permite identificar alguns temas de maior interesse. Fica evidente a expectativa dos participantes de que o projeto do BRT Amazonas incorpore elementos que favoreçam a mobilidade de mulheres e de outros grupos vulnerabilizados no contexto das cidades (crianças e idosos). Melhorias relacionadas ao conforto, a comodidade e o acesso de mulheres, idosos e crianças foram destacadas nas oportunidades mapeadas, com a citação de elementos de infraestrutura (ex. carregadores de celulares, assentos nas estações, banheiros e fraldários). O aprimoramento da manutenção do sistema também foi apontado como uma oportunidade, considerando, limpeza, organização, segurança e informação aos usuários. A melhoria das condições de acessibilidade, especialmente nas calçadas e travessias, também foi enfatizada entre as oportunidades identificadas.

Dentre as ameaças mapeadas, foram destacadas questões associadas a aspectos ambientais no corredor (ex. pontos de inundação e arborização), de infraestrutura do sistema (veículos) e do entorno (travessias, calçadas e iluminação pública). Os desafios em termos de segurança pública também foram destacados. Em relação às sugestões, foram citadas alternativas para tornar a infraestrutura mais adaptada a grupos vulnerabilizados, ações de sensibilização e comunicação e medidas voltadas a segurança pública.

Tabela 15 – Oportunidades, ameaças e sugestões do Grupo de Trabalho 3

Categoria	Transcrição
Oportunidades	1. Menor distância entre as estações dos ônibus; 2. Tecnologia para mulheres, com estações com carregadores de celular solar e acesso à plataforma digital para não deixar a mulher sozinha no local; 3. Envolvimento de stakeholders diversos (ex. Motoristas); 4. Locais mais adequados para travessias de idosos, mulheres e crianças (acessibilidade). Por exemplo, faixas de pedestres e rebaixos de calçadas; 5. Transporte com mais segurança no trânsito (guardas dentro dos ônibus e nos pontos); 6. Sistema de monitoramento de câmeras dentro das estações, interligado a uma Central de Operação; 7. Tecnologia nos pontos finais. Colocar pontos de carga para celulares; 8. Melhoria da sinalização e das informações de linhas, sentidos e direções. Layout nos ônibus e estações de transferência do MOVE. Por exemplo, número das linhas e folhetos de itinerários; 9. Pensar o projeto com perspectiva humanizada;

	10. Comunicação com foco na educação; 11. Melhoria da manutenção do BRT: limpeza, segurança, organização, agilidade e portas fechadas; 12. Importância de uma campanha sobre o sistema MOVE. Benefícios: agilidade, número de ônibus e questão financeira; 13. Mais rapidez para chegar no destino; 14. BRT: fazer com que a população use e deixe seus veículos em casa; 15. Melhoria das condições dos passeios, corrigindo as irregularidades; 16. Mais conforto para os usuários; 17. Mais conforto para mulheres, idosos e crianças (evitando a superlotação). Por exemplo, incluindo maior número de assentos nas estações de transferência do MOVE; 18. BRT: usando o ônibus, teremos menos carros na cidade. Organizado e limpo, para levar toda a população; 19. O tempo de transporte do MOVE para acesso ao Centro é um diferencial para o sistema; 20. As vias do Barreiro entre Olinto Meireles, Av. Sinfrônio Brochado e Alvaro com semáforos e reforma das vias centrais. Contemplando os pedestres; 21. Viaduto Silva Lobo: existe um projeto da Associação Jardim América com a UFMG para revitalizar o local. Oportunidade para implantar o projeto da sociedade civil; 22. Infraestrutura dentro das estações, tais como apoio para sacolas, assentos para descansar, tomadas para recarga e celular; 23. Implantação de estruturas de apoio, como fraldários, banheiros e bancos; 24. Maiores integrações entre os modos de transporte (ex. ônibus convencional + MOVE, caminhada e bicicleta).
Ameaças	1. Trocador e motorista: precisamos melhorar o trabalho do motorista. Vamos voltar com o trocador ou cobrador; 2. Alagamentos: observar os pontos pela cidade – Tereza Cristina e Praça Estação/Metrô; 3. Não colocar as estações em áreas de alagamento e bacias de alimentação; 4. Transporte alternativo sendo considerado mais “seguro” que o transporte coletivo de “maior qualidade”; 5. Moradores de rua: 15 mil. Retirar os moradores de rua; 6. Iluminação no entorno das cabines; 7. Previsibilidade (painel eletrônico); 8. Arborização; 9. Manutenção do serviço de bordo; 10. Acessibilidade e doenças invisíveis das mulheres. Osteopenia, osteoporose, doenças da menopausa e recorrentes; 11. Estrutura dos ônibus. Por exemplo, degraus de entrada altos demais, causando quedas, batidas e dificuldades para subir para pessoas com mobilidade reduzida; 12. A manutenção dos ônibus é fundamental para atrair os usuários. Ônibus sucateados do sistema MOVE já implantado; 13. Calçadas sem buracos em empecilhos para deficientes em geral, sobretudo visuais; 14. Tempo de travessia para pessoas com mobilidade reduzida nas faixas (semáforo). O tempo de travessia é muito curto; 15. Tempo de travessia; 16. Segurança: andar pelo Centro ficou perigoso. Precisamos da guarda municipal; 17. Iluminação no entorno, no trajeto para as estações; 18. Riscos para a terceira idade: precisamos de mais segurança para o pedestre. Que tenhamos um tempo maior no sinal verde para os pedestres (semáforo).
Sugestões	1. Fazer um espaço para refeições nas cabines; 2. Campanha para a base, crianças e toda a população entender as vantagens do transporte coletivo (ex. “MOVE te move para” ... ou “MOVE te move com” ...); 3. Campanha de gentileza urbana para os usuários do MOVE. Há ocorrência de acidentes em função da correria dos usuários; 4. Projeto Muralha Rosa: projeto ambiental, em que mulheres plantam em BH como forma de inserir as mulheres no plantio; 5. Algo semelhante ao “Transitolândia”. Educação no trânsito com foco no transporte; 6. Segurança nas cabines, como tecnologia de acionar um botão de pânico e a presença da segurança preventiva com a guarda municipal para inibir atos.

Fonte: Consórcio Oficina Consultores / GPA&A / Pitmen / ITDP.

5.3 Conselho Municipal de Mobilidade Urbana (COMURB)

Em 25 de setembro de 2025, foi realizada virtualmente a 1ª Reunião Extraordinária de 2025 do Conselho Municipal de Mobilidade Urbana (COMURB) de Belo Horizonte, tendo como tema principal a apresentação dos Estudos e Projetos de Mobilidade Urbana do BRT Amazonas. Além de apresentar a iniciativa para os conselheiros, a intenção foi obter contribuições iniciais dos participantes para subsídio ao desenvolvimento da iniciativa. A reunião foi tratada como parte da primeira etapa de mobilização social do projeto, conforme previsto no Plano de Trabalho.

A atividade contou com representantes da PBH e do Consórcio (Oficina Consultores, GPA&A, Pitmen e ITDP). Foi registrada a presença de 107 pessoas, incluindo conselheiros e suplentes eleitos. Na Tabela a seguir, apresentamos a programação detalhada da reunião:

Tabela 16 – Programa 1ª Reunião Extraordinária de 2025 do COMURB de Belo Horizonte

Horário	Atividade	Detalhes
09h00-09h10 (10 min)	Abertura da reunião	Abertura da sala, chegada dos conselheiros e demais participantes
09h10-09h25 (15 min)	Abertura da 2ª parte da reunião sobre Move BH Amazonas	09h10 - 09h20: Representantes PBH 09h20 – 09h25: Representantes do Consórcio (Oficina Consultores, GPA&A, Pitmen e ITDP)
09h25-10h05 (40 min)	Apresentação do Move BH Amazonas - Concepção	Apresentação institucional do projeto, com ênfase no seu histórico, objetivos e potenciais benefícios para Belo Horizonte e sua população. As seguintes questões orientam esta apresentação: • Qual a origem desta iniciativa? • Quais são as instituições responsáveis? • Quais são seus objetivos e premissas? • O que são corredores de *Bus Rapid Transit* (BRT)? • Quais seriam os benefícios para Belo Horizonte e sua população?
10h05-10h30 (25 min)	Apresentação do Move BH Amazonas - Relatório de Conhecimento e premissas de projeto	Apresentação de informações do Relatório de Conhecimento e de premissas de projeto a serem adotadas por parte do Consórcio.
10h30-11h30 (60 min)	Plenária	Espaço aberto de plenária para intervenções dos conselheiros, com inscrições de até 2 minutos cada.
11h30-11h50 (20 min)	Devolutiva da plenária	Representantes da PBH e do Consórcio reagem aos principais temas levantados pelos conselheiros.
11h50-12h00 (10 min)	Encerramento da reunião pela PBH	Agradecimento e encerramento da atividade por representante da PBH, encaminhamentos do COMURB

Fonte: SUMOB-BH.

Os slides utilizados nas apresentações podem ser consultados nos Anexo 9 desse relatório. O registro da atividade (prints) se encontra entre as Figuras 37 e 46.

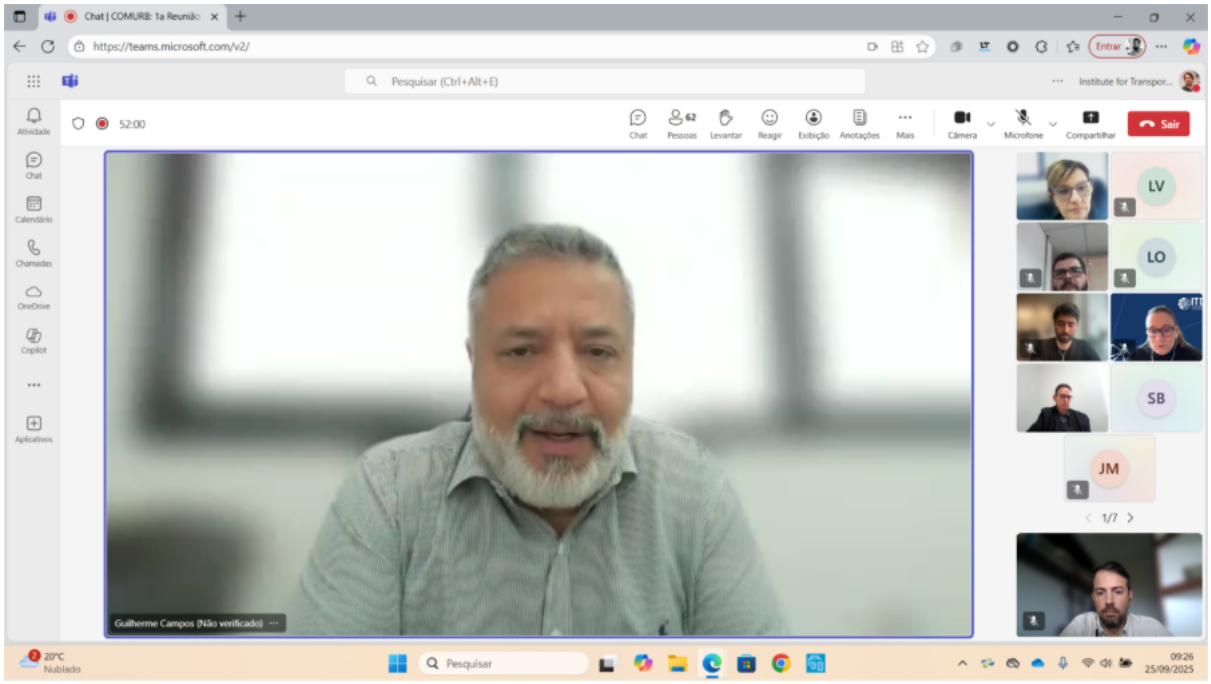


Figura 37 – Abertura da 1ª Reunião Extraordinária de 2025 do COMURB de Belo Horizonte. Representante da SMMUR-BH.

Fonte: Consórcio Oficina Consultores / GPA&A / Pitmen / ITDP.

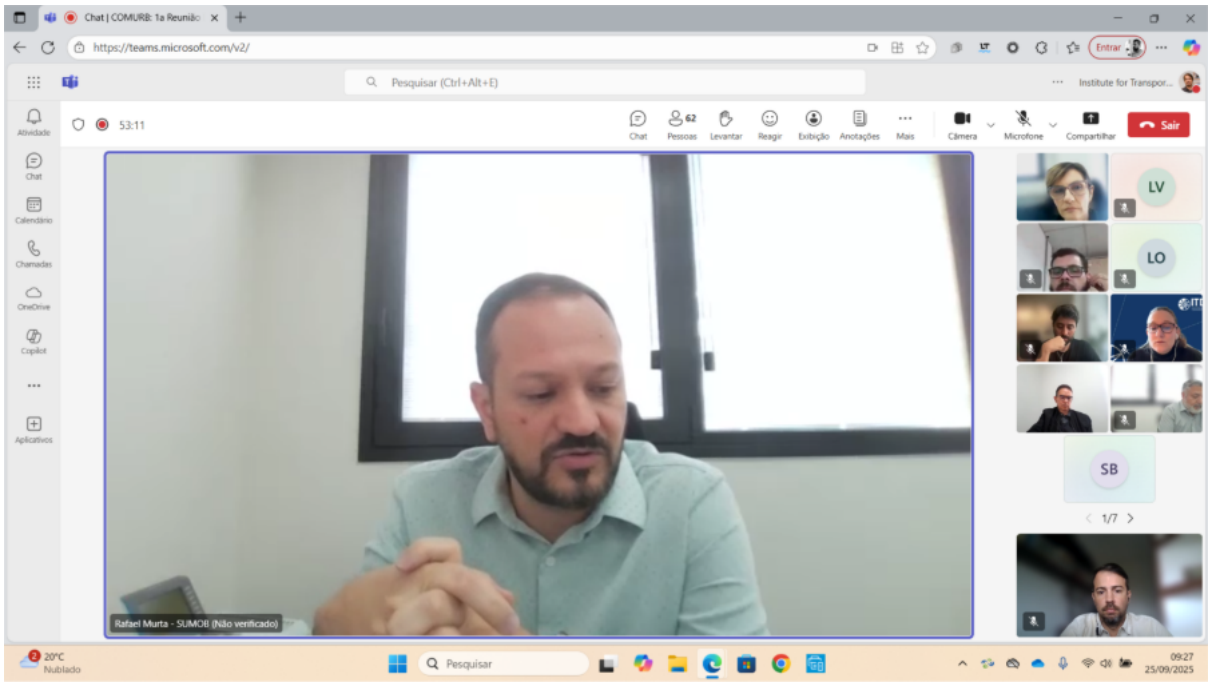


Figura 38 – Abertura da 1ª Reunião Extraordinária de 2025 do COMURB de Belo Horizonte. Representante da SUMOB-BH.

Fonte: Consórcio Oficina Consultores / GPA&A / Pitmen / ITDP.

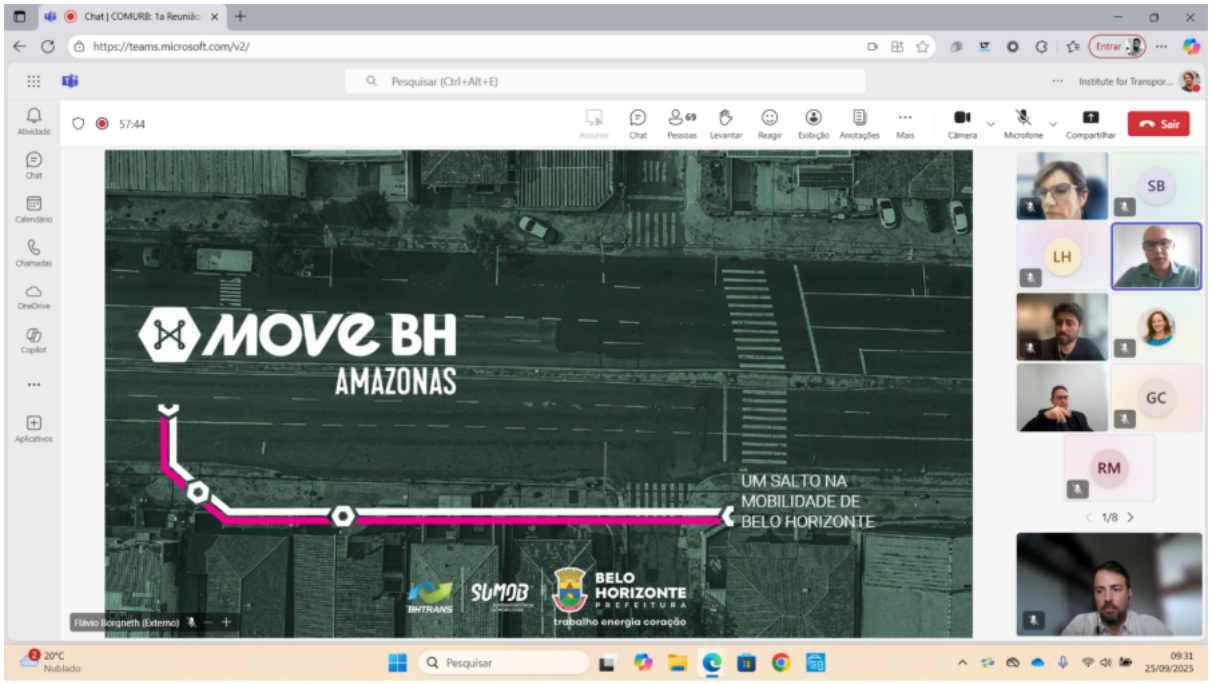


Figura 39 – Apresentação sobre os Estudos e Projetos de Mobilidade Urbana do BRT Amazonas.

Fonte: Consórcio Oficina Consultores / GPA&A / Pitmen / ITDP.

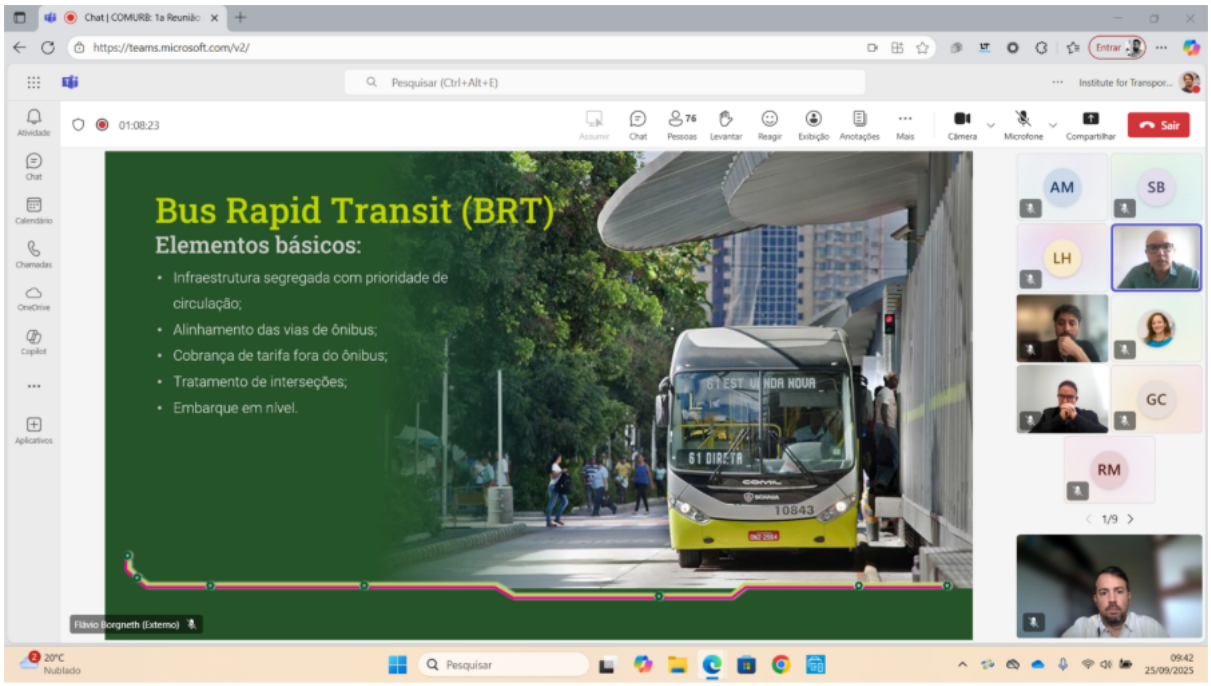


Figura 40 – Apresentação sobre os Estudos e Projetos de Mobilidade Urbana do BRT Amazonas.

Fonte: Consórcio Oficina Consultores / GPA&A / Pitmen / ITDP.

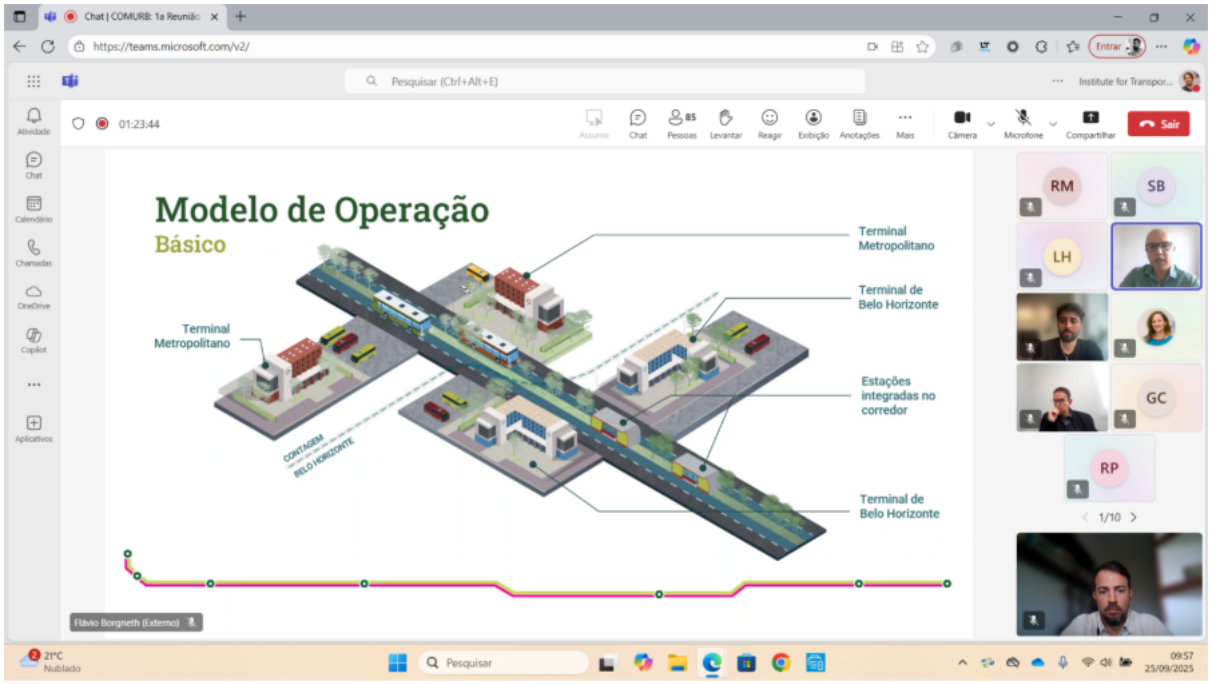


Figura 41 – Apresentação sobre os Estudos e Projetos de Mobilidade Urbana do BRT Amazonas.

Fonte: Consórcio Oficina Consultores / GPA&A / Pitmen / ITDP.

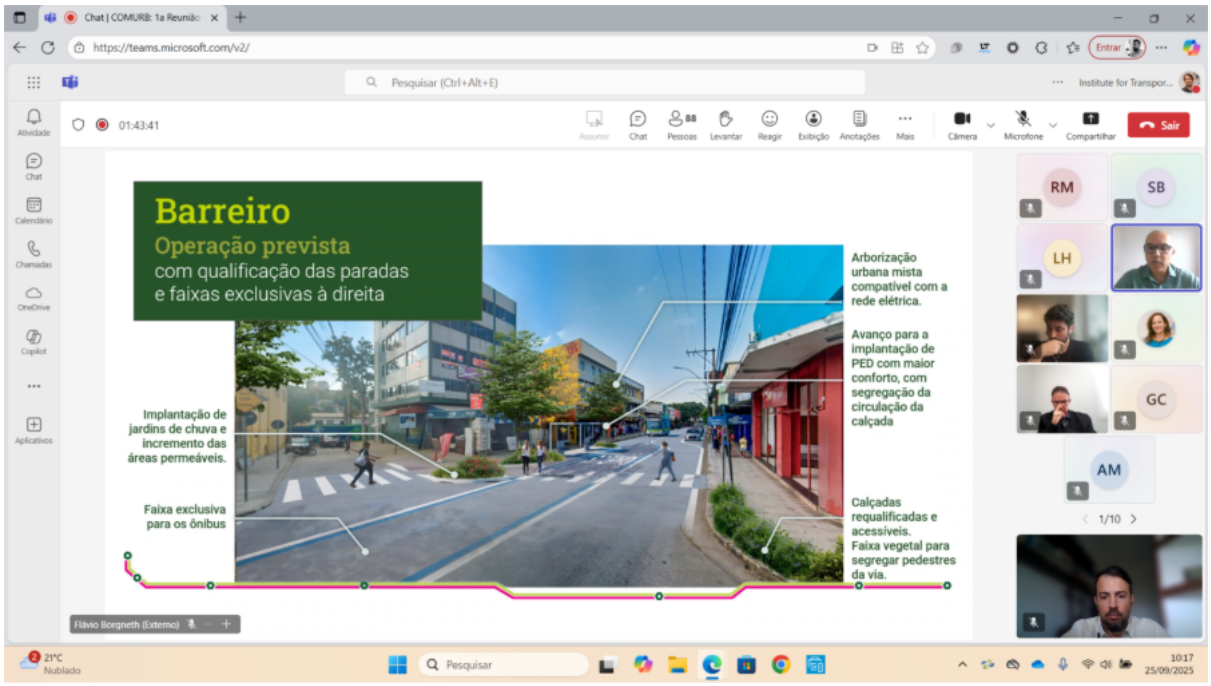


Figura 42 – Apresentação sobre os Estudos e Projetos de Mobilidade Urbana do BRT Amazonas.

Fonte: Consórcio Oficina Consultores / GPA&A / Pitmen / ITDP.

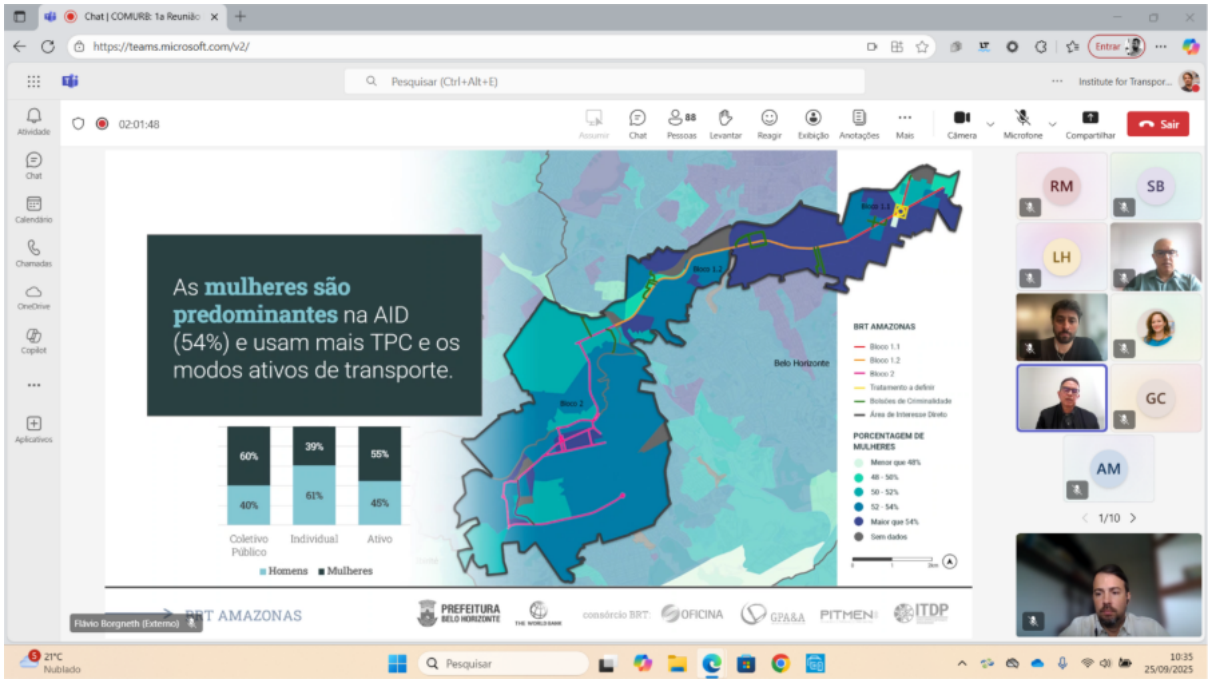


Figura 43 – Apresentação sobre os Estudos e Projetos de Mobilidade Urbana do BRT Amazonas.

Fonte: Consórcio Oficina Consultores / GPA&A / Pitmen / ITDP.

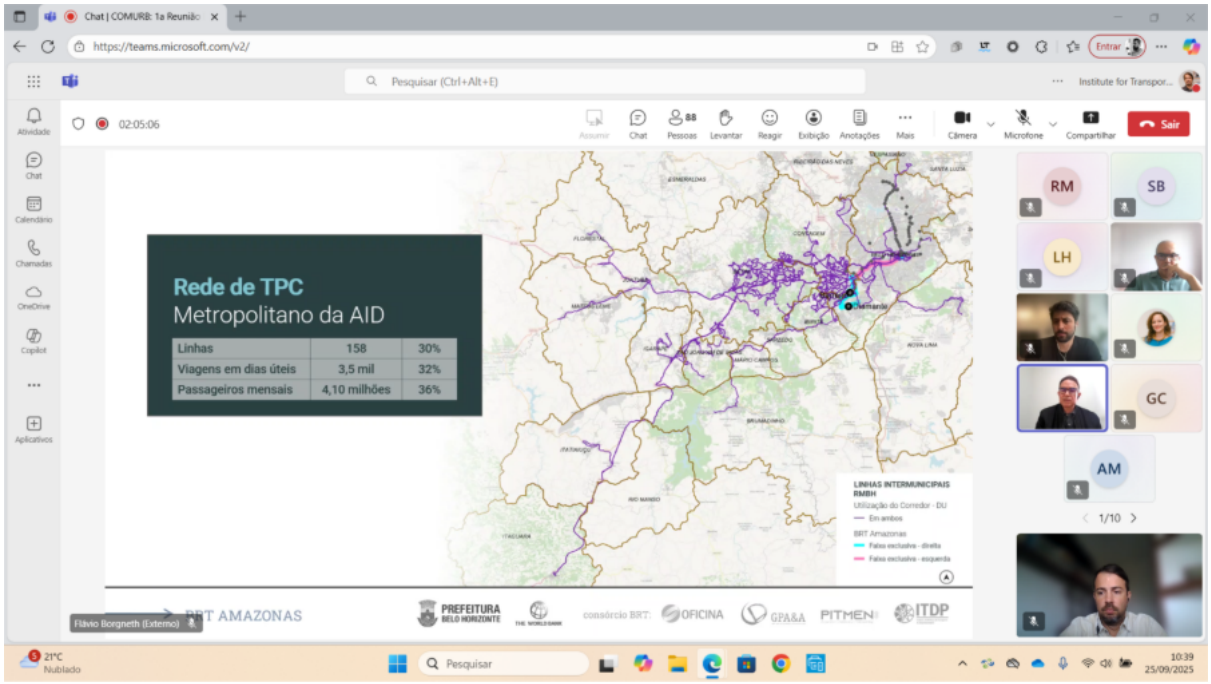


Figura 44 – Apresentação sobre os Estudos e Projetos de Mobilidade Urbana do BRT Amazonas.

Fonte: Consórcio Oficina Consultores / GPA&A / Pitmen / ITDP.

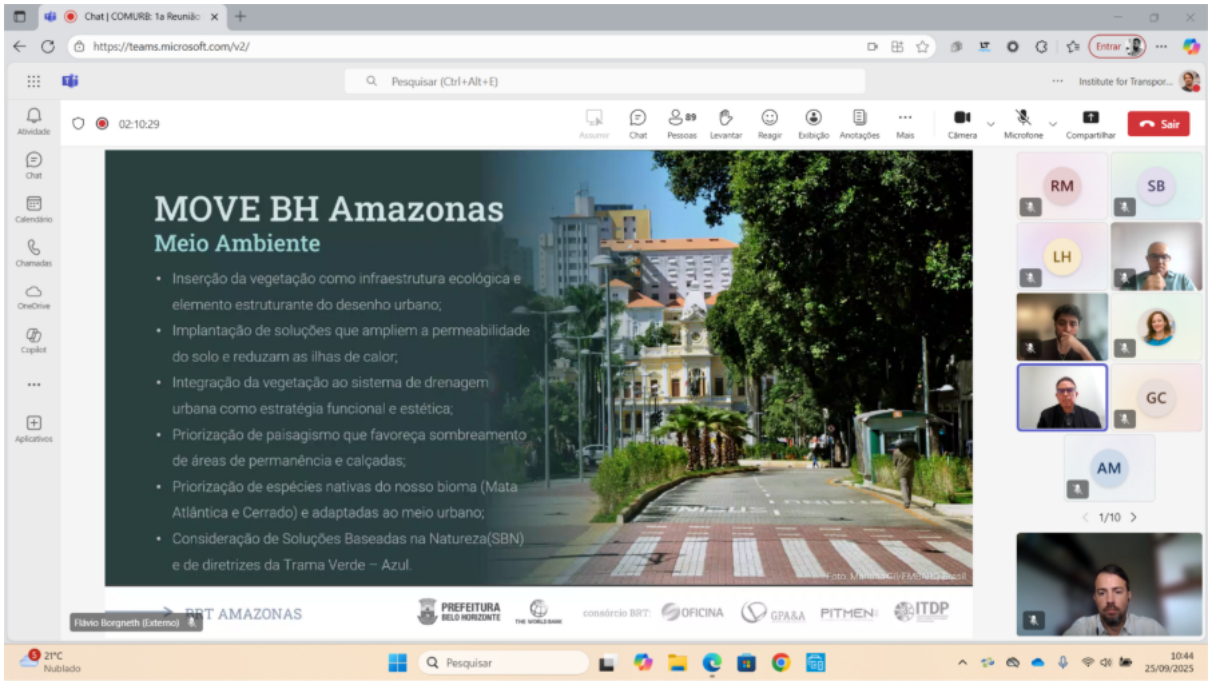


Figura 45 – Apresentação sobre os Estudos e Projetos de Mobilidade Urbana do BRT Amazonas.

Fonte: Consórcio Oficina Consultores / GPA&A / Pitmen / ITDP.

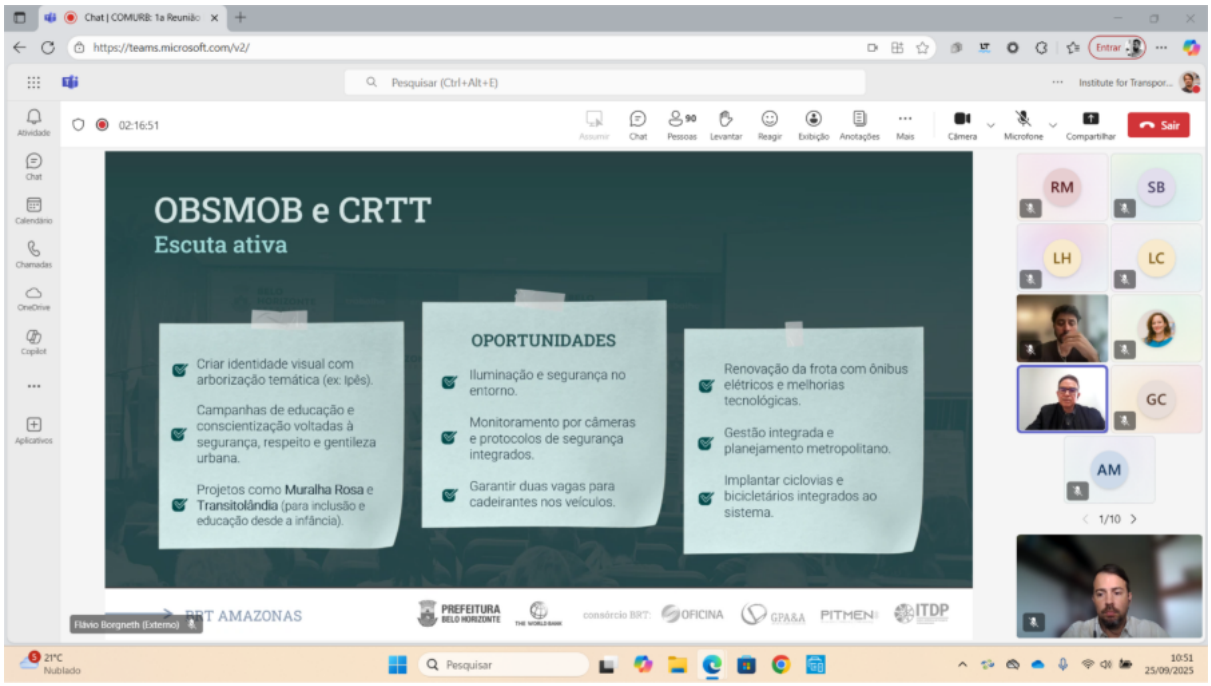


Figura 46 – Apresentação sobre os Estudos e Projetos de Mobilidade Urbana do BRT Amazonas.

Fonte: Consórcio Oficina Consultores / GPA&A / Pitmen / ITDP.

5.3.1 Plenária

Uma das principais atividades realizadas durante a 1ª Reunião Extraordinária de 2025 do COMURB foi a plenária, que visou colher subsídios para o diagnóstico relacionado a iniciativa em colaboração com os conselheiros e suplentes. Durante a atividade, 10 conselheiros e um representante da sociedade civil fizeram intervenções, tendo sido mapeadas ao menos 38 contribuições (2 oportunidades, 13 ameaças e 23 sugestões). As intervenções feitas pelos participantes estão descritas na Tabela a seguir.

Tabela 17 – Intervenções realizadas durante a plenária da reunião do COMURB

	Participante / Bairro	Contribuições
1	Ana Marcela Ardila (UFMG)	● Seria possível mandar os slides para os participantes? Gostaria de mandar contribuições mais detalhadas. O tempo indicado na plenária (2 minutos) não é suficiente. ● Qual a magnitude da rede de calçadas e de outros modos ativos contemplada pelo projeto?
2	Ana Paula Barbosa (SMMA-BH)	● Projeto alinhado com o plano municipal de redução de emissões de GEE. ● Estão previstos canteiros arborizados. Estão considerando minimização de supressão arbórea? Esse tema é crítico para a qualidade ambiental e a adaptação urbana. ● Favor observar no projeto, para que as obras de adequação da pista de rolamento, caso exista, não promovam danos ao sistema radicular da arborização existente, a ser preservada. ● Gostaria de receber os slides da apresentação. ● Gladson, bem lembrado a questão dos bebedouros. Neste sentido, tem o projeto de refúgios climáticos que prevê bebedouros, hastes aspersoras para refrescamento, bancos para descanso em área sombreada por arborização. De repente, podem ser pensados alguns locais para inclusão no projeto.
3	Flávio Moreno (CRTT – Oeste)	● Isolamento da faixa de operação de ônibus pode gerar problemas de tráfego em caso de sinistros. Sem a segregação, pode gerar desrespeito a operação dos BRTs. ● Estações no centro obrigam a travessia pelos usuários. Como serão tratados esses cruzamentos? ● Exemplo do CEFET, apresentado pelo Luciano, é uma das áreas mais largas da Avenida Amazonas. Como irá ficar? ● Na criação da Metrobel, tentaram criar uma via paralela para ônibus (bus way). Isso não foi pensado? ● Permanecemos reféns de modos coletivos de transporte.
4	Luiz Vilani (SMASDH-BH)	● Plataforma de BRTs são uma solução apenas razoável para oferecer acessibilidade, conforto e autonomia para PCDs. Legislação atual não indica a possibilidade de soluções razoáveis para acessibilidade em projetos de infraestrutura urbana. ● Sobre os ônibus convencionais: ○ Estão considerando ônibus convencionais de piso baixo?

		○ Existe a possibilidade de adequação dos corredores MOVE existentes (Antonio Carlos e Cristiano Machado)?
5	Marco Antônio Silveira (TRANSCON – Contagem)	● Sugestão: um dos gargalos é a solução dos trechos de Contagem. Seria interessante criar um subgrupo de trabalho com técnicos do governo municipal de Contagem e do governo do Estado para tratar dessa parte do projeto. ● Contagem está implementando o SIM. Além disso, novas estações de Metrô na linha 2 estão previstas na área de influência do empreendimento. Seria importante fazer o GT para alinhar essas iniciativas com o MOVE BH Amazonas.
6	Renan de Castro (SMC-BH – Diretoria de Patrimônio Cultural)	● Diretrizes de proteção do patrimônio dentro da área da Av. Contorno (Centro de BH). Já existe previsão de localização das estações? Muitos imóveis tombados na área. ● Gladson mencionou algo muito importante em se tratando das ciclovias e demais modais de transporte. Sou morador do Cachoeirinha e vejo que isso foi deixado de lado na Avenida Antônio Carlos.
7	Elizabeth Moura (BHTrans)	● Cronograma do BRT Amazonas x Metrô (Linhas 1 e 2): importante considerar os impactos desses empreendimentos na operação dos serviços na Avenida Amazonas. Importante otimizar a operação para dar conta dos impactos. ● Muito importante a integração física do BRT Amazonas com a Linha 2 do Metrô e o Terminal Diamante. ● Importante atentar os efeitos do BRT Amazonas nos serviços de TPC em outras regiões de BH. ○ Checar a possibilidade de ampliar a capacidade do Terminal São Gabriel (integração entre Cristiano Machado e Amazonas). ○ Analisar a integração do corredor com o Terminal São José.
8	Mônica Domingues (CRTT – Sul)	● Baixios: espaços públicos ou estabelecimentos privados com acesso restrito? Existe o problema da ocupação por moradores de rua. Estabelecimentos privados (ex. Alimentação), poderiam ajudar a minimizar esse problema.
9	Rogério Costa (CRTT – Barreiro)	● Preocupação acesso Barreiro: no passado, foi feito um funil na altura do Supermercado EPA. Grande problema de tráfego. Isso será abordado no projeto? ● Grande empreendimento da Log e o Supermercado BH irão intensificar o problema. Usuários de TPC que saem dos terminais Barreiro e Diamante são prejudicados. ● Novo campus universitário previsto na região. ● Sugestão: criar acesso (alça) ligando ao Anel Rodoviário na saída do Barreiro, retirando o tráfego de trás do Supermercado EPA.
10	José Carlos Oliveira (CRTT-Noroeste)	● Qual vai ser o impacto em termos de tempo de viagem para os usuários de TPC? ● Vai melhorar o tráfego na região? Seria possível implementar soluções de aprimoramento na sinalização? ● Ônibus passarão a cumprir os horários? Serviços atuais são irregulares. ● Vai haver melhoria para a comunidade. Situação atual é abusiva.
11	Gladson Silva	● Importante minimizar remoções no entorno da Avenida Amazonas.

	(Associação de Moradores do Bairro Betânia)	● Caminhabilidade é fundamental, especialmente no bairro Nova Suíça. Muitas pessoas caminham na via. ● Adaptação à mudança do clima: prever bebedouros para a população, considerando o calor e o tempo de espera dos ônibus. ● Ciclomobilidade: indução da rede em direção a Avenida Amazonas para estimular o uso de bicicletas, sem ficar hostil para o uso na via. ● Baixios: ver exemplo do baixio Silva Lobo. Já existe proposta da UFMG e esse acúmulo deve ser considerando. Importante que esses espaços sejam públicos. ● Integração metropolitana: gargalo para a iniciativa. 30% das linhas metropolitanas usam a avenida. Importante dar prioridade ao tema e intensificar as articulações referentes ao tema (PBH, municípios metropolitanos e governo do Estado de MG).

Fonte: Consórcio Oficina Consultores / GPA&A / Pitmen / ITDP.

5.4 Audiência Pública

Em 18 de outubro de 2025, no auditório do Campus Nova Suissa do CEFET-MG, foi realizada a Audiência Pública para apresentação dos Estudos e Projetos de Mobilidade Urbana do BRT Amazonas. Além de apresentar a iniciativa para representantes de diferentes setores potencialmente afetados, a intenção foi obter contribuições iniciais dos participantes para subsídio ao desenvolvimento da iniciativa. A audiência foi a última atividade de consulta pública realizada na primeira etapa de mobilização social do projeto, conforme previsto no Plano de Trabalho.

A atividade contou com representantes da PBH e do Consórcio (Oficina Consultores, GPA&A, Pitmen e ITDP). A assessoria de comunicação da PBH realizou ampla divulgação do evento, incluindo o lançamento da página e da consulta pública no portal on-line da prefeitura, inserções na mídia local e ações de comunicação por meio de redes sociais e em campo. Foi registrada a presença de 178 pessoas, representativas de diferentes setores, como poder público, iniciativa privada, academia, sociedade civil e imprensa. A lista de presença pode ser consultada no Anexo 10 do relatório.

Na Tabela a seguir, apresentamos a programação detalhada do evento:

Tabela 18 – Programa Audiência Pública do BRT Amazonas

Horário	Atividade	Detalhes
08h00-08h30	Credenciamento e entrega de Crachás	Listas de presença separadas por ordem alfabética e crachás já etiquetados ou preenchidos.
08h30-09h00	Café de recepção dos participantes	Café e socialização.
09h00-09h40	Abertura da reunião	Mensagens de abertura da reunião: 09h00 - 09h15: Representantes PBH; 09h15-09h30: Representante das Administrações Regionais da PBH; 09h30-09h35: Representante CEFET-MG; 09h35 – 09h40: Representantes do Consórcio (Oficina Consultores, GPA&A, Pitmen e ITDP).
09h40-10h30	Apresentação do Move BH Amazonas pela PBH e pelo Consórcio	09h40 – 10h10 (PBH): Apresentação institucional do projeto pela PBH, por Luciano Chagas (SUMOB-BH), com ênfase no seu histórico, objetivos e potenciais benefícios para Belo Horizonte e sua população. 10h10 – 10h30 (Consórcio): Apresentação do Consórcio, por parte de Arlindo Fernandes (Oficina Consultores), das premissas que serão adotadas no desenvolvimento dos projetos de Mobilidade Urbana do BRT Amazonas. Além disso, foram apresentados pontos de atenção com base no diagnóstico preliminar realizado pelo Consórcio.
10h30-11h10	Plenária	Espaço aberto de plenária para intervenções iniciais dos palestrantes.
11h00-11h15	Orientação dos Grupos de Trabalho	Após a plenária, será realizada breve introdução à proposta da dinâmica de Grupos de Trabalho, com a indicação dos temas considerados, do tempo de duração **e dos locais** que os grupos irão se reunir após o intervalo. Os seguintes temas irão orientar a formação dos grupos: ● **Grupo 1:** Transporte Público Coletivo (Oficina Consultores); ● **Grupo 2**: Integração modal e acessibilidade (GPA&A); ● **Grupo 3**: Mobilidade e gênero (ITDP); ● **Grupo 4**: Bolsões de Caminhabilidade (CEFET-MG).
11h15-12h00	Lanche de pausa	Lanche e socialização.
12h00-13h40	Mapeamento de “oportunidades” e “ameaças” por meio de grupos de trabalho temáticos	Mapeamento de oportunidade e ameaças pelos participantes dos grupos de trabalho. Os participantes também poderão registrar sugestões iniciais para a equipe do Consórcio.

13h40 - 14h20	Plenária final	Revisão dos resultados em plenária pelos facilitadores do Consórcio.
14h20-14h30	Encerramento da reunião pela PBH	Agradecimento e encerramento da atividade por representante da PBH.

Fonte: SUMOB-BH.

Os slides utilizados nas apresentações podem ser consultados nos Anexo 11 desse relatório. O registro fotográfico da atividade se encontra nas Figuras 47 e 48.



Figura 47 – Apresentação do MOVE BH Amazonas na Audiência Pública. Representante da SUMOB-BH.

Fonte: Consórcio Oficina Consultores / GPA&A / Pitmen / ITDP.



Figura 48 – Público presente na Audiência Pública.

Fonte: Consórcio Oficina Consultores / GPA&A / Pitmen / ITDP.

5.4.1. Plenária

Uma das principais atividades realizadas durante a Audiência Pública foi a plenária, que visou colher subsídios para o diagnóstico relacionado a iniciativa em colaboração com os participantes. Durante a atividade, 26 participantes fizeram intervenções, tendo sido mapeadas ao menos 55 contribuições (6 oportunidades, 34 ameaças e 15 sugestões). As intervenções feitas pelos participantes foram registradas por meio de fichas e estão transcritas na Tabela a seguir.

Tabela 19 – Intervenções realizadas durante a plenária da Audiência Pública do BRT Amazonas

	Participante / Bairro	Contribuições
1	**Queriston Pontes** Bairro: Cabana do Pai Tomás	● Mais igualdade econômica, com participação de representantes do Cabana do Pai Tomás na discussão do projeto.
2	**Wanderson dos Santos** Bairro: Cabana do Pai Tomás	● Alagamentos na linha férrea sob a BR no sentido Nova Lima; ● Acessibilidade para o outro lado da linha férrea.
3	**Carlos Sampaio (Médico)** Bairro: Nova Granada / Grajaú (Oeste)	● Quais impactos sociais positivos o projeto trará para serviços de saúde (Centros de Saúde)? ● Quais impactos sociais positivos o projeto trará para segurança (iluminação) e redução da violência?
4	**Haroldo Lapertosa Junior** Bairro: Barroca	● Como as áreas de inundação serão tratadas? Inclusive diante do grande crescimento da região; ● Atenção especial para o baixio do viaduto Silva Lobo.
5	**Ana Maria Costa Silva** Bairro: Barroca / Alto Barroca	● Desapropriação no entorno do viaduto Av. Amazonas / Av. Silva Lobo; ● Revitalização do baixio Av. Amazonas / Av. Silva Lobo.
6	**Ricardo Eugênio Perez** Bairro: Vista Alegre	● Educação no trânsito; ● Acesso e integração: passarelas e acessos para pedestres.
7	**Renato Novaes** Bairro: Barreiro	● Por que não usar uma via expressa nesse projeto? Seria melhor.
8	**Daniel Barroso Miranda** Bairro: João Pinheiro	● Planejamento de redução de danos durante as obras; ● Integração tarifária entre Belo Horizonte e o Governo do Estado; ● Já há dimensionamento das linhas?
9	**Cristiano Abud Barbosa** Bairro: Prado	● Qual é o projeto para o Prado? Envolve melhorias no trânsito local? ● Vão acabar com mão dupla nas vias? ● Como melhorar a velocidade nas viagens das linhas do bairro?
10	**Marcio Borges da Silva** Bairro: Caiçara	● Motofaixa.
11	**Luiza de Azevedo Nascimento** Bairro: Barreiro	● Revisão tarifária entra nos estudos de integração que estão sendo feitos, considerando a população em vulnerabilidade social da AID do BRT Amazonas? ● Eletrificação da frota?
12	**José Carlos Oliveira** Bairro: Pindorama	● Sobre o cartão BH Bus para todos os idosos. No momento se cobra para renovar (R$ 40,00). É inconstitucional, tendo em vista do Estatuto do Idoso.
13	**José Cláudio** Bairro: Nova Suissa	● Concentração de linhas em Contagem para BRT na Via Expressa / Tereza Cristina / Augusto de Lima.

14	**José Mariano de Lana** Bairro: Vale do Jatobá / Barreiro	● Metrô / MOVE Amazonas: se pensado do ponto de vista da mobilidade mais humana, passa por sistema de integração na lógica da tarifa única; ● Não a baldeação da linha 2 na linha 1 (Estação Nova Suissa).
15	**Gilson Dias** Bairro: Estoril / Salgado Filho	● Baixio Silva Lobo: ACSCD já tem debatido; ● Planejamento: parâmetros apontam para quanto tempo.
16	**Wellington Figueiredo** Bairro: Alto Barroca	● Desapropriações.
17	**Rafael Silva** Bairro: Pindorama	● Adjacências e meio ambiente.
18	**Guilherme José Borges da Silva** Bairro: Nova Suissa	● Espero que tenha ônibus em quantidade para além da demanda em horário de pico! ● Que haja conexão entre universidades UFMG e Campus CEFET.
19	**Liliane Arouca do Carmo** Bairro: Nova Suissa	● Ausência de representante do Governo do Estado de Minas Gerais, responsável pelos ônibus TREM que atendem a RMBH; ● Ônibus articulados possuem espaços para duas bicicletas, mas apenas uma cadeira de rodas.
20	**Braulio Lara** Bairro: Buritis / Prado	● Integração modal.
21	**Steffane Raposo Viana** Bairro: Petrolândia, Contagem	● Como a PBH está pensando e planejando a integração com as outras cidades da RMBH e com o sistema metropolitano que é tão ruim atualmente? ● BH não pode ser pensada de forma isolada porque suas atividades (trabalho, educação e saúde) não são; ● BH é um grande polo de atração de viagens de toda a RMBH. E muitos não têm condições de pagar aluguéis altíssimos para morar em BH e ter acesso ao trabalho, faculdade, saúde etc., de forma eficiente. Quem mora fora perde 4h, 5h, ou até mais por dia. Isso é um absurdo, estressante, exaustivo e tira qualidade de vida.
22	**Sergio Hirle de Souza** Bairro: Santo Agostinho	● Avaliar a implantação de CRAS e/ou academia da cidade nos baixios a serem contemplados.
23	**Amanda Carvalho Montanari** Bairro: Barroca	● Como ficará a questão do gargalo de veículos que ocorrerá dentro dos bairros (Barroca e Prado), em virtude da colocação de duas vias à direita na Avenida Amazonas para carros e ônibus? ● Como funcionará o trânsito de BRTs na Avenida Amazonas no período noturno? Que impacto isso irá gerar para os moradores do Barroca e do Prado?
24	**Rosane Alves Ferreira** Bairro: Cabana do Pai Tomás	● Será feita alguma ação limitando o número de carros em circulação diária? ● Com a diminuição da frota atual haverá perda para os donos dessas empresas? Como está essa conversação com eles? ● Em uma próxima audiência, poderia chamar o governo estadual, a prefeitura de Contagem e a Urbel.
25	**Luiz Campos** Bairro: Nova Gameleira	● Sobre as linhas alimentadoras do BRT, como estão sendo pensadas? O bairro Nova Gameleira não está perto da Avenida Amazonas, as pessoas moram no alto. Vamos deixar de esperar o ônibus no Centro para ficar esperando horas na Avenida Amazonas?

26	**Maria Aparecida Bayão** Bairro: Vista Alegre	● Meio ambiente é vida; ● O projeto é para o povo, mas ele está de fora; ● A Avenida Amazonas tem um número grande de usuário de rua; ● A obrigação do Estado, como fica? ● Número de domésticas da metropolitana, não tem como. Maioria vai para Buritis; ● A.P. nos bairros, Vista Alegre e demais.
27	**Queriston Pontes** Bairro: Cabana do Pai Tomás	● Gostaria de saber como acessar o material de mídia desta Audiência?
28	**Maria Aparecida Bayão** Bairro: Vista Alegre	● Primeiro erro: faculdades, escolas, cadeias, comércio ao longo da Avenida Amazonas. Era para estarem nesta manhã. Ouvir todos é importante; ● Principalmente o meio ambiente, não pode acontecer o que aconteceu na Av. Antônio Carlos. Sem comércio, toda pichada. Lagoinha, perto do MOVE, usuários de droga e assalto; ● Moradores de rua ao longo da Avenida Amazonas. Qual estudo do MOVE? Obrigado é do Estado. Ele não faz nada; ● Os ônibus que vem da Betânia, via do minério e Barreiro. Estes ônibus todos vem pelo Salgado Filho. Quando entra na Avenida Amazonas, ninguém vai descer e pagar outras passagens.

Fonte: Consórcio Oficina Consultores / GPA&A / Pitmen / ITDP.

5.4.2. Grupos de Trabalho

Além da plenária, foi proposta a dinâmica em Grupos de Trabalho temáticos durante a Audiência Pública, que visou colher subsídios para o diagnóstico relacionado a iniciativa em colaboração com as partes interessadas. A dinâmica adotou uma abordagem multissetorial para a discussão de temas e propostas que pudessem contribuir para a promoção do transporte limpo, inclusivo e sustentável na área de influência do BRT Amazonas. A participação de atores sociais de diversos setores foi essencial na legitimação e no aprofundamento da discussão sobre o empreendimento.

Os grupos de trabalho foram organizados a partir de quatro temas: (i) Transporte Público Coletivo, (ii) Integração Modal e Acessibilidade, (iii) Mobilidade e Gênero e (iv) Bolsões de Caminhabilidade. Cada grupo ficou responsável pelo mapeamento inicial dos desafios e oportunidades associadas aos seus respectivos temas, com o apoio de um facilitador da equipe do Consórcio. Os participantes também puderam apresentar sugestões preliminares para a elaboração dos estudos e projetos de mobilidade urbana voltados ao corredor de transporte coletivo.

No final da dinâmica, os resultados foram revisados e apresentados pelos facilitadores do Consórcio aos participantes do evento. Os resultados por grupo de trabalho são descritos a seguir.

Grupo de Trabalho 1: Transporte Público Coletivo

O Grupo de Trabalho 1 foi facilitado pelo Coordenador Geral do Consórcio, Arlindo Fernandes, representando a equipe da Oficina Consultores. A condução da dinâmica também contou com apoio de Luciano Chagas (SUMOB-BH). O grupo contou com a participação de 16

representantes de organizações de diferentes setores, conforme pode ser observado na lista de presença (Anexo 12).

No momento inicial da dinâmica, o facilitador do Consórcio apresentou as premissas que serão consideradas em relação ao tema na elaboração dos estudos e projetos de mobilidade do BRT Amazonas, conforme definido pelo Termo de Referência. Abaixo, apresenta-se uma síntese dos pontos endereçados:

- **O que se deseja?**
  - Melhorar a acessibilidade e circulação do Corredor Amazonas, bem como vias que compõem o Vetor Oeste de Belo Horizonte;
  - Reduzir os tempos de viagem do transporte coletivo, com o aumento da velocidade operacional e a redução dos tempos nas operações de embarque e desembarque;
  - Promover acessibilidade e circulação com conforto e segurança para pedestres, principalmente para mulheres e meninas;
  - Reduzir o número de acidentes no trânsito na área de influência do projeto;
  - Melhorar as condições de espera no embarque e desembarque de passageiros e a operação nas novas estações com área paga no canteiro central da Av. Amazonas;
  - Melhorar as condições de caminhabilidade nas vias contempladas na sua área de abrangência da presente contratação;
  - Aumentar o percentual do transporte coletivo na matriz de mobilidade da cidade, com a redução do volume de tráfego de automóveis;
  - Reduzir a emissão de gases de efeito estufa e obter ganhos ambientais;
  - Reduzir a poluição sonora.
- **Quais desafios foram mapeados inicialmente para o projeto?**
  - Dificuldades para ampliação da capacidade viária, dado que as desapropriações deverão ser evitadas ao máximo, o que limita a área das intervenções à seção atual das vias;
  - Necessidade de prever novas troncalizações da rede de linhas de TPC com a implantação de terminais de integração municipais e metropolitanas, que permitam a racionalização da rede para operação do BRT Amazonas e da Linha 2 do Metrô;
  - Complexidade do sistema viário e da circulação viária da Área Central, onde deverá haver uma solução de integração da rede de linhas existentes, especialmente com o sistema BRT MOVE já implantado;
  - Necessidade de integração da operação dos sistemas Municipal e Metropolitano nas novas estações com área paga da Av. Amazonas, o que requer a definição de um modelo de política tarifária para a integração tarifária e partição das receitas nestas estações.

Após o momento de introdução da dinâmica, os participantes iniciaram o processo de mapeamento e registro de oportunidades, ameaças e sugestões associadas a iniciativa por meio de um quadro branco e de *post its* coloridos (verde, rosa e amarelo). O processo foi realizado por meio de questionamentos e diálogos entre os participantes e a equipe responsável pela condução da atividade. Ao final da dinâmica, o grupo registrou 21 contribuições, sendo 5 oportunidades, 15 ameaças e 6 sugestões. A transcrição das contribuições pode ser observada na Tabela 20 – Oportunidades, ameaças e sugestões do Grupo de Trabalho 1.



Figura 49 – Grupo de Trabalho 1: Transporte Público Coletivo.

Fonte: Consórcio Oficina Consultores / GPA&A / Pitmen / ITDP.

A análise das contribuições permite identificar alguns temas de maior interesse. Existe a expectativa de que o BRT Amazonas contribua para a promoção da integração (física, operacional e tarifária) dos serviços de transporte coletivo em nível municipal e metropolitano. Outra oportunidade citada, está associada ao aprimoramento da qualidade dos serviços, com o aumento da eficiência e a racionalização das linhas de ônibus. A eletrificação da frota foi indicada como uma oportunidade relacionada a implementação do corredor de transporte.

Em relação às ameaças, os participantes reforçaram o receio em relação a não promoção da integração dos serviços municipais alimentadores ao BRT Amazonas, indicando potenciais problemas em termos de qualidade do serviço e de operação relacionados ao tema. Foram apontados também desafios ao tráfego no corredor, associados a realização de grandes eventos (Expo Minas) e a presença de muitos semáforos na avenida. Além disso, os participantes reforçaram o receio de potenciais desapropriações para a implantação do BRT Amazonas, citando, por exemplo, o entorno do viaduto Silva Lobo.

As sugestões feitas durante a dinâmica abordaram o aprimoramento do planejamento dos serviços de transporte coletivo a partir dos novos contratos de concessão previstos para os próximos anos, pesquisas Origem / Destino para apoiar o planejamento operacional, integração das estações no corredor e medidas para racionalizar o uso de automóveis.

Tabela 20 – Oportunidades, ameaças e sugestões do Grupo de Trabalho 1

Categoria	Transcrição
Oportunidades	1. Integração metropolitana nas estações; 2. Eletrificação da frota; 3. Resgatar eficiência do transporte coletivo; 4. Finalizar organização da rede; 5. Reestruturar e racionalizar o transporte coletivo.
Ameaças	1. Capacidade de atender as demandas e a eficiência do transporte coletivo esperada; 2. Desapropriações perto do viaduto da Silva Lobo; 3. Alimentação ao longo do corredor; 4. Manutenção da frota;

	5. Condições de operação; 6. Tráfego nas proximidades do Expo Minas. Grandes eventos; 7. Estruturação da rede ser interrompida; 8. Linha alimentadora do bairro Gameleira; 9. Muito semáforo; 10. Calçadas estreitas.
Sugestões	1. 4031: linha com trajeto longo; 2. Novo contrato para organizar a operação; 3. Discutir restrições ao automóvel; 4. Nova O/D com menor periodicidade; 5. Integração das estações com o corredor; 6. Novos contratos mais flexíveis para a incorporação de novas tecnologias.

Fonte: Consórcio Oficina Consultores / GPA&A / Pitmen / ITDP.

Grupos de Trabalho 2 e 3: Integração Modal e Acessibilidade / Gênero

Os Grupos de Trabalho 2 e 3 foram agrupados durante a Audiência Pública em função do número reduzido de interessados na discussão específica sobre mobilidade e gênero. A atividade foi facilitada pela Arquiteta e Urbanista, Laura Penna (GPA&A), e pela especialista em Comunicação e Mobilização Social do Consórcio, Clarisse Cunha Linke (ITDP), e Renata Fátima de Assis Souza, arquiteta da SUMMOB-BH. O grupo contou com a participação de 11 representantes de organizações de diferentes setores, conforme pode ser observado na lista de presença (Anexo 13).

No momento inicial da dinâmica, as facilitadoras do Consórcio apresentaram as premissas que serão consideradas em relação aos temas na elaboração dos estudos e projetos de mobilidade do BRT Amazonas, conforme definido pelo Termo de Referência. Abaixo, apresenta-se uma síntese dos pontos endereçados:

- **Micromobilidade / Macromobilidade**:
  - Reforço das conexões entre calçadas, estações, ciclovias e equipamentos urbanos;
  - Integração do projeto paisagístico à malha urbana consolidada;
  - Conexão entre escalas de deslocamento: local, regional e metropolitana;
  - Articulação entre modos de transporte: mobilidade ativa, transporte coletivo e individual;
  - Qualificação dos acessos às estações;
  - Lições aprendidas nos corredores MOVE (Av. Antônio Carlos, Av. Cristiano Machado, Avenida Paraná).
- **Inclusão (Acessibilidade)**:
  - Referência os seis indicadores do Índice de Caminhabilidade (iCAM): acessibilidade, conectividade, conforto, segurança, atratividade e continuidade;
  - Acessibilidade universal como premissa central do projeto;
  - Garantia de equidade espacial para pessoas com mobilidade reduzida, mulheres, crianças e idosos;
  - Inclusão de critérios de visibilidade, iluminação e vigilância natural para segurança de meninas e mulheres (mais pessoas na rua = maior segurança);
  - Consideração de usuários com carrinhos de bebê, sacolas, acompanhantes e idosos;
  - Participação de pessoas com deficiência nas fases de validação do projeto através de consultas ao Conselho Municipal dos Direitos da Pessoa com Deficiência (CMDPD), ao MUDEVI e a demais movimentos representativos de pessoas com deficiência;

- Mobiliário urbano visando ergonomia universal, funcionalidade e visibilidade.

- **Meio Ambiente**:
  - Inserção da vegetação como infraestrutura ecológica e elemento estruturante do desenho urbano;
  - Implantação de soluções que ampliem a permeabilidade do solo, aumentando o volume de amortecimento pluvial e reduzindo as ilhas de calor – ICU;
  - Integração da vegetação ao sistema de drenagem urbana como estratégia funcional e estética;
  - Priorização de paisagismo que favoreça sombreamento de áreas de permanência e calçadas;
  - Soluções baseadas na natureza (SBN):
    - Captação, infiltração e retenção de águas pluviais;
    - Sombreamento e conforto térmico;
    - Priorização de espécies nativas do nosso bioma (Mata Atlântica e Cerrado) e adaptadas ao meio urbano.
  - Diretrizes da Trama Verde e Azul:
    - Conexão entre fragmentos verdes e cursos d'água;
    - Continuidade ecológica e paisagística ao longo do corredor;
    - Promoção da biodiversidade e dos serviços ecossistêmicos urbanos.
- **Requalificação**:
  - Requalificar espaços subutilizados, degradados ou inseguros;
  - Tratamento dos baixios como áreas de circulação, permanência, lazer e encontro;
  - Identificação dos potenciais de cada baixio;
  - Preocupação com o desenho urbano dos percursos;
  - Diretrizes de intervenção:
    - Mobiliário que incentive o uso social e cultural (academias ao ar livre, bancos, iluminação adequada e espaços de arte);
    - Foco na segurança, conforto e conexão com a malha urbana.
  - Baixios com intervenções previstas:
    - Av. Silva Lobo sob Av. Amazonas (Bloco 1);
    - Av. Teresa Cristina sob Av. Amazonas (Bloco 1)
    - Av. Teresa Cristina sob Av. Olinto Meireles (Bloco 1);
    - Av. Afonso Vaz de Melo sob Av. Olinto Meireles (Bloco 2);
    - Viaduto Estação Barreiro (Bloco 2);
    - Viaduto do Anel Rodoviário (Bloco 2).
- **Participação da sociedade civil**:
  - Participação cidadã ativa em todas as fases do projeto;
  - Garantia de coerência técnica, sensibilidade territorial, conformidade normativa e legal.
- **Padrões de mobilidade diferenciados**:
  - Mulheres realizam deslocamentos poligonais, ou seja, trajetos múltiplos e interligados (ex: casa–escola–trabalho–mercado), em contraste com os deslocamentos pendulares e lineares (casa–trabalho) mais comuns entre homens.
  - Essa diferença decorre da sobrecarga de responsabilidades domésticas e de cuidado atribuídas às mulheres, o que exige uma rede de mobilidade mais complexa e acessível.

Após o momento de introdução da dinâmica, os participantes iniciaram o processo de mapeamento e registro de oportunidades, ameaças e sugestões associadas a iniciativa por meio de um quadro branco e de *post-its* coloridos (verde, rosa e amarelo). O processo foi realizado por meio de questionamentos e diálogos entre os participantes e a equipe responsável pela condução da atividade. Ao final da dinâmica, o grupo registrou 30 contribuições, sendo 8 oportunidades, 12 ameaças e 10 sugestões. A transcrição das contribuições pode ser observada na Tabela 21 – Oportunidades, ameaças e sugestões dos Grupos de Trabalho 2 e 3.



Figura 50 – Grupos de Trabalho 2 e 3: Integração Modal e Acessibilidade / Gênero.

Fonte: Consórcio Oficina Consultores / GPA&A / Pitmen / ITDP.

A análise das contribuições permite identificar alguns temas de maior interesse. Fica evidente a expectativa dos participantes de que o projeto do BRT Amazonas promova o aprimoramento da qualidade ambiental e a requalificação do espaço urbano na avenida, reduzindo a poluição e melhorando a infraestrutura (ex. Iluminação pública). Além disso, foram citadas como oportunidades o aumento na segurança para embarque nos ônibus e a integração metropolitana.

Em relação às ameaças, os participantes reforçaram o receio em relação a não promoção da acessibilidade ao corredor ao BRT Amazonas, indicando desafios em termos de projeto observados nos corredores MOVE em operação (Cristiano Machado e Antônio Carlos). Também foram citados riscos para operação, associados ao compartilhamento da via segregada com táxis e veículos de aplicativo, e a manutenção das estações. Alguns participantes destacaram potenciais problemas nos baixios e a presença de pessoas em situação de rua. Por fim, ressaltaram-se os riscos políticos e ao prazo estabelecido para o planejamento, implantação e início da operação do BRT, considerado longo.

As sugestões feitas durante a dinâmica abordaram, principalmente, propostas para requalificação dos baixios. Além disso, foram mapeadas sugestões para o uso de materiais

que minimizam furtos, a limpeza e a manutenção do sistema e a acessibilidade para pessoas com deficiência.

Tabela 21 – Oportunidades, ameaças e sugestões dos Grupos de Trabalho 2 e 3

Categoria	Transcrição
Oportunidades	1. Redução de poluição no corredor; 2. Segurança no embarque; 3. Revitalização da região como um todo; 4. Organização do corredor. Hoje temos uma desorganização total; 5. Iluminação no entorno, nas ruas de acesso ao corredor; 6. Melhorar a iluminação pública; 7. Integração com a região metropolitana; 8. Gênero: tarifa para mãe e familiar.
Ameaças	1. Ameaça para integração: atribuições e partidos diferentes no município de Belo Horizonte e no Estado; 2. Violência e roubos nas áreas de baixio; 3. MOVE hoje não é acessível. Não tem rampas. Nos corredores Cristiano Machado e Antônio Carlos, inclinação das rampas não é adequada; 4. Frota com espaço para cadeiras, diferente do que existe hoje. Atualmente, espaço para duas bicicletas e uma cadeira de rodas; 5. Tempo de realização. Projetos do município demoram muito! 6. Ônibus novos (TREM) vão circular? Integração com ônibus metropolitanos; 7. Pessoas acostumadas em ficar em situação de rua. Baixio Santa Luzia. Doações resultam nisso; 8. Iluminação como na Pampulha é ruim para quem tem problema de visão; 9. Compartilhamento da faixa com táxi e aplicativo! 10. MOVE hoje não tem outras formas de acessibilidade (ex. Libras); 11. Compartilhamento de espaço segregado de ônibus com carros de aplicativo; 12. Manutenção das estações.
Sugestões	1. Instalar CRAS ou centro de convivência nos baixios; 2. Utilização de materiais que não sejam atrativos para roubo; 3. Baixios com temas variados. CRAS, centros de convivência, atividades para pessoas em situação de rua; 4. Licitação para uso dos baixios; 5. “Portal” para região: baixios iluminados e áreas bem cuidadas; 6. Buscar o projeto da UFMG para o baixio Santa Luzia. Consultar os moradores; 7. Tarifa zero deve ser estudada como solução social; 8. Não usar material que é alvo de roubo; 9. Manutenção e limpeza das estações; 10. Melhoria dos pisos táteis e avisos sonoros para as pessoas com deficiência.

Fonte: Consórcio Oficina Consultores / GPA&A / Pitmen / ITDP.

Grupo de Trabalho 4: Bolsões de Caminhabilidade

O Grupo de Trabalho 4 focou na discussão sobre os Bolsões de Caminhabilidade, por meio de uma colaboração entre a PBH e o CEFET-MG. A atividade foi facilitada pela Diretoria de Planejamento Estratégico e Inovação da SUMOB-BH, Liliana Hermont, e pelos professores do programa de Engenharia de Transporte do CEFET-MG, Raphael Lucio Reis dos Santos e Felipe Mariz Coutinho. A condução da dinâmica também contou com apoio de Denise Oliveira (SUMOB-BH). O grupo contou com a participação de 59 participantes, em sua maioria estudantes de graduação da instituição de ensino superior, conforme pode ser observado na lista de presença (Anexo 14).

No momento inicial da dinâmica, a facilitadora da SUMOB-BH apresentou as premissas que serão consideradas em relação ao tema na elaboração dos estudos e projetos de mobilidade do BRT Amazonas, conforme definido pelo Termo de Referência.

- **Caminhabilidade**:
  - Priorizar os fluxos a pé, bicicleta e Transporte Público;
  - Em todas as áreas em torno do corredor, baixios e bolsões de caminhabilidade;

- Identificação e tratamento de pontos críticos de circulação (dando prioridade as zonas sensíveis como escolas, centros comerciais e equipamentos públicos);
- Aumento da conectividade entre trechos;
- Melhoria do conforto, segurança e legibilidade nos percursos;
- Ações previstas:
  - Eliminação de barreiras físicas;
  - Iluminação na altura do pedestre como fator de conforto e segurança. Foco na iluminação de calçadas e travessas;
  - Inclusão de pontos de descanso (idosos, crianças, meninas e mulheres);
  - Sinalização tátil e visual nos percursos (aumentando a autonomia de mulheres e meninas);
  - Melhorias das condições do pavimento (eliminando desníveis, buracos, raízes de árvores e outros obstáculos);
  - Escolha da materialidade do pavimento (pisos que permitam estabilidade ao caminhar);
  - Aumento da largura da faixa livre (melhorando a sensação de segurança, estimulando a presença de mais pessoas);
  - Garantia da continuidade das calçadas (desenho de ruas, calçadas e travessas).

- **Bolsões de caminhabilidade (priorização da mobilidade ativa, conforto, permanência e segurança)**:
  - Olegário Maciel (Rodoviária), Santo Agostinho, Gutierrez (Íngreme e COPASA), Campos Sales / CEFET - (Bloco 1);
  - Cabana / Metrô Vila Oeste, Madre Paulina (Barreiro), Cidade Industrial, Estação Ferrugem (Massas Vilma) - (Bloco 2).

Após o momento de introdução da dinâmica, os participantes iniciaram o processo de mapeamento e registro de oportunidades, ameaças e sugestões associadas a iniciativa por meio de um flipchart e de post-its coloridos (verde, rosa e amarelo). O processo foi realizado por meio de questionamentos e diálogos entre os participantes e a equipe responsável pela condução da atividade. Ao final da dinâmica, o grupo registrou 71 contribuições, sendo 31 oportunidades, 35 ameaças e 5 sugestões. A transcrição das contribuições pode ser observada na Tabela 22 – Oportunidades, ameaças e sugestões do Grupo de Trabalho 4.



Figura 51 – Grupo de Trabalho 4: Bolsões de Caminhabilidade.

Fonte: Consórcio Oficina Consultores / GPA&A / Pitmen / ITDP.

A análise das contribuições permite identificar alguns temas de maior interesse. Fica evidente a expectativa dos participantes de que o projeto do BRT Amazonas incorpore elementos que contribuam com a melhoria da caminhabilidade, como iluminação pública, arborização, drenagem, infraestruturas de acessibilidade, parklets e pontos de ônibus requalificados. Os participantes também abordaram outros temas no mapeamento de oportunidades, associados a integração de intuições de ensino superior (CEFET e UFMG), a melhoria da operação dos serviços de transporte coletivo, a implantação de infraestrutura cicloviária (ciclovias e paraciclos) e oferta gratuita de internet.

Em relação às ameaças, os participantes reforçaram problemas atualmente observados relacionados a precariedade da infraestrutura (calçadas, travessias, drenagem, iluminação pública e pontos de ônibus), a qualidade do serviço de transporte coletivo (tempo de espera e confiabilidade) e a segurança pública no entorno da sede Nova Suissa do CEFET-MG. Também foi citado pelos participantes a percepção sobre o valor elevado da tarifa de ônibus.

As sugestões feitas durante a dinâmica abordaram ações para melhoria da segurança pública no entorno do CEFET-MG, aprimoramento do processo de monitoramento dos serviços, integração de infraestrutura cicloviária, entre outras.

Tabela 22 – Oportunidades, ameaças e sugestões do Grupo de Trabalho 4

Categoria	Transcrição
Oportunidades	1. Programação da obra para afetar menos a comunidade local; 2. Integrar os campi do CEFET entre si e com a UFMG através dos MOVES já existentes, além do metrô; 3. Guias de acessibilidade; 4. Criação de um novo aplicativo de acompanhamento dos ônibus de BH (o SIU Mobile não é bom); 5. Oportunidade de caracterização paisagística ícone, com árvores lindas como Ipês, Quaresmeiras e frutíferas. Árvores símbolo de BH + jardins de chuva + resiliência climática; 6. Semáforos inteligentes; 7. INTERCAMP: ônibus que liga os campi do CEFET. Liberação dos ônibus INTERCAMP (ônibus do CEFET?) na pista do MOVE para acesso rápido entre os campi;

	8. Ponto de ônibus com proteção contra chuva realmente efetiva; 9. Melhoria na estrutura do ponto de ônibus; 10. Melhoria do metrô; 11. Redução do preço da passagem; 12. Luminárias fotovoltaicas; 13. Jardins de chuva; 14. Acessibilidade travessia para CEFET, EEMM e PAM Campus dos Sales; 15. Segurança dos alunos e usuários do PAM Campus dos Sales; 16. Paraciclos no bolsão de caminhabilidade; 17. Ciclovias no entorno do CEFET; 18. Internet de graça nos ônibus; 19. Redução do preço das passagens, tanto municipal quanto metropolitano; 20. Visor de tempo dos ônibus sempre mostrando errado; 21. Reforço de iluminação; 22. Rodízio veicular nos horários de pico ou de maior fluxo; 23. Distância do CEFET até os pontos de ônibus metropolitanos. Estação Gameleira; 24. Melhoria da frequência. Ter um maior fluxo de ônibus do transporte público,, pois passam poucos ônibus por hora; 25. Melhoria da iluminação pública no entorno e eliminaria pontos cegos e escuros do local; 26. Alargar calçadas; 27. Mais assentos nos pontos de ônibus e a iluminação melhor; 28. Iluminação de 2º nível. Iluminação da altura dos pedestres para melhor iluminação e segurança; 29. Implantar parklets no entorno do CEFET, diminuindo estacionamento (espaços de convivência); 30. Repensar a drenagem urbana no entorno do CEFET; 31. Plano de manutenção da infraestrutura.
Ameaças	1. Distância do metrô até o CEFET; 2. Ponto de ônibus ruim; 3. Alto preço da tarifa; 4. Trânsito lento e congestionado; 5. Falta de acessibilidade; 6. Metrô mais eficiente; 7. Frota subdimensionada: o MOVE Antônio Carlos enfrenta superlotação em horário de pico constante. Não adianta gastar horrores com infraestrutura e faltar o principal, que são os ônibus MOVE; 8. Se sentir seguro enquanto espera o ônibus; 9. Falta de manutenção e higiene no ônibus; 10. Falta de comércio e serviços coletivos ao longo do corredor; 11. O custo de qualquer obra; 12. Excesso de ônibus que pode atrasar o trânsito; 13. Pontos de ônibus sem o tempo do ônibus (painel de informações); 14. O visor que mostra os horários do ônibus nem sempre estão presentes. E quando estão, sempre estão atrasados; 15. Falta de confiabilidade das informações dos painéis de próxima chegada; 16. Localização das travessias de pedestres; 17. Fluxo de veículos particulares nos horários de pico nos corredores diversos; 18. O tempo de espera nos sinais e a distância entre os questão estão na frente do CEFET; 19. Drenagem da Avenida Amazonas, que se transforma em um rio quando chove forte; 20. Trecho ruim para pedestres na Tereza Cristina com Amazonas; 21. Botão para travessia em sinais que são roubados frequentemente, principalmente na Amazonas que contém muita importância na travessia de alunos em uma via movimentada; 22. Travessia incompleta no cruzamento entre Rua Tobias Barreto, Rua Desembargador Barcelos e Rua Aracati, colocando pedestres em situações perigosas (necessidade de alteração nas faixas de pedestre ou de adição de semaforização); 23. Excesso de vagas de estacionamento na Rua Alpes; 24. Imóveis desocupados ao longo do corredor (baixo volume de pessoas a pé); 25. Segurança e iluminação precária; 26. Piso tátil que não é acessível para pessoas com deficiência. É necessária uma melhoria dos pisos e avisos sonoros para que essas pessoas caminhem com mais tranquilidade; 27. A sinalização (faixas e sinais) para a travessia de pedestres não é obedecida por parte dos pedestres. As pessoas optam por soluções mais rápidas; 28. Falta de estratégia de manutenção do corredor; 29. Superlotação dos ônibus: tem pessoas quase caindo para fora, problema nas portas, ônibus quebrando. Tenho acesso a quatro linhas e todas são assim; 30. Desafios no entorno do CEFET (2 – Nova Gameleira): (i) o acesso para o metrô estão Vila Oeste é extremamente precário. A Rua Sacadura Cabral não tem iluminação pública, tem calçada muito estreita e é mão dupla. O local ainda tem dois lotes vagos, utilizados por assaltantes e usuários de drogas. Necessária uma requalificação urbana do local, pois a noite é muito deserto e perigoso; (ii) a calçada na Avenida Amazonas é de terra batida e/ou cheia de buracos (perto da escola Ordem e Progresso); 31. Pontos com má iluminação, afastados do comércio e desertos. Um exemplo é na Rua Olinda próxima a Alpes;

	32. Iluminação de baixa qualidade, o que contribui para a falta de segurança e afeta a caminhabilidade no entorno do CEFET; 33. Aumento do tempo de espera dos ônibus; 34. Falta de confiabilidade no tempo de espera dos ônibus; 35. Drenagem ruim no entorno do CEFET (áreas alagadas).
Sugestões	1. Para segurança: implantação de iluminação e posto de segurança PM / Guarda Municipal; 2. Mapeamento em tempo real da capacidade (lotação) das estações, e criação de um COPOM para acompanhar a rotina dos ônibus com a capacidade das estações evitando superlotação no horário de pico; 3. Estação de bicicleta compartilhada no bolsão CEFET; 4. Botoeiras de semáforos: colocar botões com maior resistência nos sinais de alta importância; 5. Ar-condicionado nas estações de transferência com eficiência energética.

Fonte: Consórcio Oficina Consultores / GPA&A / Pitmen / ITDP.