
O Desafio da Comunicação Pública: Estudo de Caso da Comissão Regional de Transporte e Trânsito – CRTT, de Belo Horizonte - MG¹

Anelisa Maradei²

Universidade Metodista de São Paulo, UMESP

Luís Otávio Rocha Castilho³

Universidade Federal de Minas Gerais

Resumo

O objetivo deste artigo é problematizar a comunicação, a participação dos cidadãos e as interações com o Poder Público. Para avançar em nossas observações, utilizamos de estudo de caso da Comissão de Transporte e Trânsito de Belo Horizonte, CRTT. Buscamos observar como se processam as relações entre os representantes da CRTT e os gestores públicos responsáveis pela mobilidade do município. Ainda que haja avanços a serem perseguidos, concluímos que há relações estruturadas entre as partes, formas de comunicação e participação efetivas e que utilizam as novas tecnologias de comunicação e informação.

Palavras-Chave: Comunicação Pública; Comunicação Cidadã; Comissão de Transporte e Trânsito; Participação.

1.Introdução

1.1 Marcos Legais do Processo Participativo na Mobilidade Urbana

O direito à cidade ganha espaço a partir das reivindicações de movimentos sociais durante a década de 1980 e é reforçado com o fim do período da Ditadura Militar. A luta pela redemocratização do País fez emergirem vozes que clamavam por maior participação

¹ Trabalho apresentado no GP 8 – Comunicação para a Cidadania, 46º Congresso Brasileiro de Ciências da Comunicação - PUC, Minas – 4 a 8/09/2023

² Doutora em Comunicação pela Universidade Metodista de São Paulo e pela Universidade da Beira Interior, Portugal; membro do grupo de pesquisa Jornalismo na Comunicação Organizacional, JORCOM, certificado pela ECA/USP e cadastrado no CNPq; e Diretora de Gestão de Pessoas e Comunicação da Superintendência de Mobilidade do Município de Belo Horizonte, SUMOB. E-mail: ane@amaradei.com.br

³ Doutorando em Geografia, Mestre em Engenharia de Transportes e Geógrafo pela Universidade Federal de Minas Gerais; membro dos grupos de pesquisa "Acessibilidade e Mobilidade Urbana" e "Processos espaciais e sócio-ambientais: análise urbana e regional e dinâmica populacional", da UFMG. Funcionário público na Superintendência de Mobilidade do Município de Belo Horizonte - SUMOB. E-mail: castilholuuis@gmail.com

nas tomadas de decisões e a consequente criação de instituições participativas e de debates públicos (TONELLA, 2013).

Embora ainda estejamos distantes do modelo de democracia que almejamos, tais reivindicações propiciaram novas formas de organização. De um país com baixa propensão associativa, o Brasil se transformou, ao longo do século XX, em um país com múltiplas práticas participativas (SINGER e BRANDT, 1980; AVRITZER, 2002, 2006, 2007),

A Constituição de 1988 também foi um importante marco, ao municiar as gestões públicas, especialmente no âmbito municipal, com encaminhamentos legais para a solução de problemas estruturais. No capítulo da Política Urbana, o artigo 182, parágrafo 1º, estabelece que: "o plano diretor, aprovado pela Câmara Municipal, obrigatório para cidades com mais de vinte mil habitantes, é o instrumento básico da política de desenvolvimento e de expansão urbana" (BRASIL, 1988).

Ainda que treze anos após a promulgação da Constituição de 1988, outro importante instrumento legal relacionado ao direito à cidade foi o Estatuto da Cidade, promulgado pela Lei nº 10.257/2001, que regulamenta o capítulo de "Política Urbana" da Constituição. E, em 2012, ocorreu a promulgação da Política Nacional de Mobilidade Urbana, através da Lei nº 12.587/2012 (BRASIL, 2001, 2012).

As legislações criadas e o aumento das instituições participativas possibilitaram, assim, um incremento da representação oficial da sociedade civil (LAVALLE, HOUTZAGER e CASTELLO, 2006). Avritzer (2007) entende por aumento da representação, "o crescimento das formas como os atores sociais exercem, nessas instituições, a apresentação de certos temas, como a saúde ou interesses urbanos [...]" (*Ibid*, p. 444).

A participação e representatividade popular são primordiais para o direcionamento efetivo das políticas públicas em diversas instâncias, incluindo a mobilidade urbana. Como sustenta Maia (2001):

[...] é através do próprio debate público, envolvendo as informações dos especialistas, bem como questões efetivamente colocadas por aqueles sujeitos envolvidos, que as pessoas podem clarear os problemas em questão e os interesses em conflito. Através do próprio debate, as pessoas tornam-se mais críticas a respeito de suas opiniões e preferências iniciais (*Ibid*, p. 12).

A autora considera que o debate público é um processo de interação, organização de conhecimento e aprendizagem, que permite novas interpretações de necessidades, implicando novas atitudes e orientações políticas (MAIA, 2001). No caso aqui observado, dos transportes e trânsito do município de Belo Horizonte, Minas Gerais, a Prefeitura Municipal, por meio da Empresa de Transportes e Trânsito de Belo Horizonte, BHTRANS, estabeleceu em 1994 a criação, como forma de participação popular, da Comissão Regional de Transporte e Trânsito (CRTT) (CASTILHO e SILVA, 2020), como um espaço de respeito às opiniões, trocas e empoderamento dos cidadãos.

A CRTT é “a instância de participação popular regional de caráter consultivo, sugestivo, opinativo e informativo” do sistema de transportes e trânsito de Belo Horizonte (BELO HORIZONTE, 2022a). É um espaço de interação entre a comunidade local e o Poder Executivo Municipal, sendo coordenada pela BHTRANS, por meio da Assessoria de Mobilização Social e “visa assegurar à comunidade local o acesso à informação e a participação no processo de elaboração, debate, sugestão, implantação, desenvolvimento e manutenção das políticas públicas de transportes e trânsito [...]” (*Ibid*).

1.2 Percurso Metodológico

Para observarmos o processo de trabalho e de comunicação da CRTT, utilizamos da metodologia de estudo de caso. Yin (1994) define o estudo de caso como um processo de investigação empírica com o qual se pretende estudar um fenômeno contemporâneo no contexto real em que este ocorre. Por meio da situação aqui analisada, nos dispusemos a realizar articulações e observações sobre os processos de comunicação e participação popular na gestão pública dos transportes e trânsito de Belo Horizonte. Buscamos responder às seguintes questões: i) Como se estabelecem as interações entre os membros das CRTTs e o Poder Público? e; ii) Quais os impactos das novas tecnologias no processo de participação do cidadão nesta Comissão?

Para nos apoiar no estudo, fizemos entrevistas semiestruturadas com 11 pessoas que participam ativamente das atividades das CRTT. Foram abordados, por telefone, nove representantes titulares, um de cada regional (Barreiro; Centro-Sul; Noroeste; Norte; Nordeste; Leste; Oeste; Venda Nova; e Pampulha). Por parte do poder público, entrevistamos pessoalmente Suzana Belo, Chefe da Assessoria de Mobilização Social há seis anos, e o superintendente da Superintendência de Mobilidade do Município de Belo Horizonte, André Dantas. De forma complementar, por acreditarmos que devemos buscar

múltiplas fontes, utilizamos também de ampla revisão bibliográfica. O aporte teórico é fundamental direcionador, pois, como sugere Lopes (2003, p. 141), “sem teoria não há ciência”.

Antes de avançarmos, é importante contextualizar que a Lei nº 11.319, de 22 de outubro de 2021, criou a Superintendência de Mobilidade do Município de Belo Horizonte, SUMOB, e autorizou o Poder Executivo a promover, no prazo de até 15 anos, a extinção da Empresa de Transportes e Trânsito de Belo Horizonte S.A., BHTRANS, que hoje é responsável direta pelo trabalho das CRTT (BELO HORIZONTE, 2021). Caberá à SUMOB a tarefa de planejar e administrar o transporte público e o trânsito de Belo Horizonte, mas a autarquia ainda está em fase de estruturação e opera em cooperação técnica com a BHTRANS, a fim de dar continuidade ao serviço prestado ao cidadão de Belo Horizonte.

Assim, embora a CRTT continue sob a coordenação da BHTRANS, e por termos nas entrevistas percebido certa incerteza em relação à continuidade da Comissão, optamos por ouvir o representante da SUMOB. Vale, por fim, ponderar que os dois autores são funcionários da SUMOB, sendo que um deles, assessor técnico do gabinete da Superintendência, atuou por quatro anos, entre 2017 e 2021, na Assessoria de Mobilização Social da BHTRANS. A outra autora é Diretora de Gestão de Pessoas do órgão há menos de um ano. Ambos têm vivência participativa nas reuniões regionais, mas não fazem atualmente parte ativa da coordenação e execução dos trabalhos.

2. Comunicação e Cidadania

Consideramos duas questões pertinentes para observarmos os processos de interação e comunicação entre os membros da CRTT. A primeira diz respeito à Comunicação Pública “pensada como um processo político de interação no qual prevalecem a expressão, a interpretação e o diálogo” (Matos, p. 45, 2011), um espaço de debate, negociação e tomada de decisões relativas à vida pública. A segunda, refere-se aos impactos das Tecnologias da Informação e Comunicação - TICs no âmbito da participação do cidadão na esfera pública contemporânea.

Inicialmente, vale destacar que a Comunicação Pública, com o avanço e estruturação de políticas públicas, vem se deslocando de uma perspectiva de propaganda política, comunicação governamental, comunicação institucional e marketing político

eleitoral para um novo patamar, repercutindo as transformações sociais e culturais do Brasil. Como sugere Matos (2011):

O que antes era invocado como exclusivo da esfera governamental muda gradativamente: organizações privadas e do terceiro setor vão se imbuindo da responsabilidade por formular políticas e estratégias públicas, quer no campo da comunicação, quer no da atitude e da ação (*Ibid*, p. 40)

Amplia-se, nos dias de hoje, por meio de diversas práticas, como comissões e conselhos, a possibilidade de o cidadão acompanhar o trabalho dos candidatos eleitos, tanto no âmbito legislativo, quanto executivo. A criação de conselhos setoriais, como os voltados às políticas públicas de transportes, trânsito e mobilidade urbana, possuem papel essencial para garantir a participação popular e uma visão conjunta entre poder público e sociedade, estabelecendo “[...] um novo tipo de relação entre entes públicos e a sociedade [...]” (CASTILHO e NONATO, 2020).

O cidadão é um sujeito crucial da política e deve fiscalizar e cobrar as demandas que emanam das necessidades e direitos da sociedade, o que só é possível por meio da criação de canais de comunicação e de espaços de participação. Como proposto por Matos (2011): “é possível dizer que grupos sociais incapazes de se organizarem ficam em desvantagem para conquistar a visibilidade necessária à obtenção de reconhecimento” (*Ibid*, p. 42).

O segundo ponto a se destacar é que, além da evolução do processo participativo decorrente das demandas sociais e de novos marcos legais, como proposto na introdução do presente artigo, a aceleração das práticas comunicativas que envolvem os cidadãos e o poder público tem ultrapassado o ritmo da burocracia estatal, com o advento das TICs, uma vez que estas deram mais alcance e vigor aos processos de comunicação, à formação de consensos e dissensos na esfera pública.

Nesse contexto, a participação popular tem sido mais valorizada no planejamento das políticas das cidades. Há mais proposição, por parte do poder público, de criação de canais de comunicação com a sociedade, bem como maior exigência, por parte dos cidadãos, para que esses canais sejam legítimos e efetivos, atendendo às necessidades sociais.

Além disso, os próprios cidadãos se organizam utilizando novas ferramentas de Comunicação: grupos de *WhatsApp*, redes sociais, reuniões virtuais etc. Há uma

perspectiva relacional, e não apenas transmissional, no processo de Comunicação na atualidade, numa complexa circulação de sentidos (FAUSTO NETO, 2018), o que impacta e tensiona as relações entre governos e cidadãos.

Percebe-se perda da centralidade de representação institucional. Banett e Segerberg (2012) ao tratarem das mudanças na forma de comunicar da atualidade falam da “ação conectiva”, como forma de se estabelecer redes de organização, impulsionando múltiplas ações e causas e permitindo que os cidadãos possam personalizar engajamentos nos seus próprios termos. Castells (2013, 2015) ressalta o fenômeno da “autocomunicação de massa”, que traz aos indivíduos autonomia na emissão de mensagens e na organização de redes sociais próprias. Primo (2013) reforça a questão das possibilidades trazidas no âmbito da “interatividade” entre os atores sociais para o processo comunicacional.

Fato é que, hoje, os cidadãos utilizam-se da internet para ampliar o debate, se organizam em redes sociais digitais para avançar em suas demandas junto ao poder público e, como proposto por Martín-Barbero (2014):

[...] se a revolução tecnológica das comunicações agrava o fosso das desigualdades entre setores sociais, entre culturas e países, ela também mobiliza a imaginação social das coletividades, potencializando suas capacidades de sobrevivência e de associação, de protesto e de participação democrática, de defesa de seus direitos sociopolíticos e culturais e de ativação de sua criatividade expressiva (*Ibid*, p 19).

Mas, se há uma contribuição substancial proveniente das novas tecnologias da informação e comunicação para o debate político, não podemos negligenciar em perceber que permanecemos mergulhados em questões complexas que precisam ser observadas e vencidas para que se chegue a uma evolução real nas práticas democráticas: limitações para a participação política nos campos cognitivo, cultural e instrumental; baixo grau de instrução dos atores sociais, o que impede o aparelhamento para uma opinião qualificada; dificuldades para operar na ambiência digital, entre outros aspectos. Maia (2008) ressalta ainda o problema da apatia política e a falta de motivação dos cidadãos para informar-se sobre os negócios públicos:

Apesar do aumento geral do nível de educação nas últimas décadas, nas sociedades democráticas, há uma grande ignorância do público sobre os negócios políticos rotineiros, uma atenção reduzida sobre as ações dos governos, sobre os governantes e sobre as plataformas partidárias. [...] Mesmo quando o acesso à internet é possível, muitas pessoas não têm tempo,

capacidades técnicas ou motivação para fazer uso dos recursos oferecidos pela web (*Ibid*, p. 331-332).

Para a autora, é improvável que as pessoas desenvolvam interesse político ativo porque têm mais informação à disposição. Mas ela pondera que grupos mobilizados, com elevado interesse político, estariam mais propensos a maior interatividade e eficácia política,

3. Estudo de Caso

Estudar espaços e iniciativas que dão voz à manifestação do cidadão e possibilitam a mobilização popular é, em nosso entendimento, compreender mecanismos que podem nos levar a desenvolver outras e melhores ações multiplicadoras no campo do ativismo e da democracia cidadã. No âmbito das CRTTs, presenciamos múltiplas práticas de comunicação que se beneficiam das novas tecnologias, como uso de correio eletrônico para chamamento para reuniões; de grupos de *WhatsApp* entre membros e poder público, para compartilhamento de ideias, convites para agendas de interesse e relacionamento; reuniões virtuais etc. A tecnologia auxiliou as CRTTs a suplantarem o desafio da Pandemia de Covid-19, por meio de encontros virtuais (BELO HORIZONTE, 2022a, 2023). Além disso, a internet permite o acesso, por parte dos interessados, de forma rápida, a uma ampla gama de informações sobre as atividades da prefeitura.

Hamel (2009) nos fala do direito dos cidadãos de “deliberarem sobre as necessidades sociais, podendo, também, através da opinião, direcionar o poder público no que diz respeito a determinadas demandas sociais” (*Ibid*, p. 137). A participação popular é primordial para o direcionamento efetivo das políticas públicas. A prática democrática pressupõe que o cidadão deve ser mais que um coadjuvante, acompanhando a prestação dos serviços públicos.

Entretanto, como preceituam Benhabib (1996) e Gutmann e Thompson (1996), seria irreal esperar que os cidadãos estivessem inteiramente preparados para especificar racionalmente suas próprias necessidades com relação a questões sociais e políticas complexas. Dessa forma, a sustentação dada pelos técnicos da BHTRANS traz para o processo uma sinergia entre as necessidades da população e a realidade do poder público em termos técnicos, estruturais e orçamentários.

A CRTT fomenta a participação do cidadão nas políticas de mobilidade e até mesmo amplia o conhecimento dos representantes por meio de treinamentos e de trocas

de experiências entre as partes (CASTILHO e NONATO, 2020). As Comissões atuam nas nove Regionais Administrativas do município (Barreiro, Leste, Venda Nova, Pampulha, Norte, Centro-Sul, Nordeste, Noroeste), que agregam 40 territórios de gestão compartilhada, áreas menores e internas às regionais, agrupadas por características econômicas, sociais e viárias, que facilitam a gestão pública. Para cada um dos 40 territórios são eleitos seis representantes da CRTT, sendo três titulares e três suplentes, totalizando 240 membros para a cidade. Os mandatos são de dois anos, permitindo recondução direta (BELO HORIZONTE, 2017).

A Assessoria de Mobilização Social da BHTRANS - AMOS coordena os trabalhos da CRTT com base na política de participação popular definida pela Secretaria Municipal de Governo da Prefeitura (BELO HORIZONTE, 2022b). Além dos representantes eleitos pelas comunidades, participam também das reuniões representantes da BHTRANS, SUMOB, Secretaria Municipal de Governo, Coordenadorias de Atendimento Regional, Sindicato das Empresas de Transporte de Passageiros Convencional e Suplementar de Belo Horizonte, (SETRA-BH e TRANSUPLE) e representantes dos fóruns temáticos (*Ibid*, 2017). É importante salientar que qualquer cidadão interessado pode participar das CRTTs, tendo em vista que todas as reuniões são públicas.

3.1 Resultados

Na amostragem, dos nove representantes titulares ouvidos, um de cada regional, encontramos, na grande maioria, pessoas maduras, especialmente com mais de 55 anos, negras e sem formação superior. Evidentemente, não se trata de uma amostra representativa, mas os dados, somados a estudo realizado por Castilho e Nonato (2020), nos levam a inferir que sejam indivíduos com mais tempo livre para se dedicar à atividade participativa, com baixa escolaridade, na maioria com apenas Ensino Médio (um representante era graduado e um pós-graduado), em boa parte negros, nascidos no município ou no estado de Minas Gerais, vivendo há muitos anos em Belo Horizonte. Castilho e Nonato (2020), apontaram, para o ano de 2019, baixa presença de jovens e cerca de dois terços dos membros sendo do sexo masculino.

É importante destacar que os entrevistados foram indicados pela AMOS, da BHTRANS. Entretanto, foram ouvidas pessoas que estão atuando na CRTT desde a fundação, outras que estão no seu primeiro mandato e, até mesmo, que já haviam sido

representantes e retornaram. Logo, uma amostra bem diversificada. Visando preservar a identidade dos membros entrevistados, eles serão identificados pela Regional Administrativa que representam.

Inicialmente, no âmbito dos participantes presentes às reuniões, é importante destacar que a SUMOB se faz representar por meio de seu superintendente e de seus diretores e assessores técnicos. André Dantas, superintendente da SUMOB, destaca, em sua entrevista, que o papel da autarquia “é se apresentar e se expor como um ente que está engajado nas demandas da comunidade”. Ele esclarece que não há obrigação legal de participação por parte da SUMOB, mas reforça que “tem sido muito engrandecedor para a equipe” e que “todos têm compartilhado que têm valido muito a pena”.

Além da participação nas reuniões, a SUMOB contribui buscando soluções para as demandas. Mas, como já explicitado anteriormente, quem coordena a CRTT é a BHTRANS, até o momento. A empresa se faz representar por um diretor, um gerente regional, os analistas e técnicos regionais, que dão apoio na solução dos problemas mais complexos e que exigem detalhamento de profissionais específicos e especializados.

Para que o processo de participação se estabeleça, são realizadas reuniões ordinárias (Figura 1) e extraordinárias. Suzana Belo, Chefe da Assessoria de Mobilização Social da BHTRANS, explica que são nove reuniões ordinárias anuais para cada região administrativa e uma décima reunião de balanço, para todas as regionais. Nelas, segundo a entrevistada, são feitos acompanhamentos de demandas, treinamentos e apresentação de propostas sobre transporte e trânsito. Todos os moradores, nessas reuniões, podem participar, tendo direito à voz, mas somente os representantes eleitos podem votar. Em todas as reuniões são entregues planilhas de controle das demandas e é realizada aos presentes uma explanação. Entretanto, a qualquer momento, os representantes da CRTT podem solicitar atualizações, através dos canais exclusivos disponibilizados.

A entrevistada ainda relata que ocorrem também reuniões extraordinárias, focadas em pautas específicas, como as mudanças de circulação de ruas ou alteração do itinerário de linhas de ônibus. As reuniões acontecem nas comunidades da demanda ou por meio digital. Segundo a representante da AMOS, há ampla divulgação dos encontros, sendo que as datas das reuniões ordinárias estão dispostas no portal *web* da Prefeitura e são realizados *posts* em todas as redes sociais da BHTRANS (*Facebook, Twitter, Instagram e Telegram*) (Figura 2), além de serem divulgadas nos grupos de *WhatsApp* dos membros. As reuniões extraordinárias são ainda comunicadas através de panfletos e cartazes

afixados em pontos notáveis da comunidade impactada (Figura 3), além de convites virtuais enviados aos CRTTs e a associações.

Figura 1 - Reunião Ordinária



Fonte: BELO HORIZONTE, 2023.

Figura 2 - Postagem sobre reuniões ordinárias da CRTT no *Facebook* da BHTRANS
Figura 3 - Panfleto de reunião extraordinária da CRTT afixado.



Fonte: BELO HORIZONTE, 2023.

A Pandemia de Coronavírus trouxe mudanças no âmbito da Comunicação da CRTT. Desde a crise de saúde pública, iniciada em 2020, as reuniões começaram a ocorrer também em formato virtual. Segundo informado por Suzana Belo, após cinco meses de reuniões paralisadas, foram buscadas alternativas tecnológicas para viabilizar os trabalhos. Entretanto, ela pontua: “é preciso ter atenção às características locais, especialmente acesso à internet e equipamentos para a realização de reuniões virtuais. São efetivas quando há estrutura do Poder Público e da comunidade que será beneficiada com os projetos”, pondera. Entretanto, foi a tecnologia que possibilitou o processo de Comunicação no referido período de crise.

3.2 Efetividade dos trabalhos

Com relação ao número de atendimentos realizados neste mandato (2022-2024), segundo dados apurados junto à AMOS (BELO HORIZONTE, 2023), já foram recebidas, entre 19/04/2022, data da designação para a Comissão e 15/05/2023, data de levantamento dos dados, 1.360 demandas, sendo 68% deste total consideradas atendidas.

Por atendida, a administração pública entende demandas que foram respondidas e encerradas, não necessariamente executadas. Outras 313 demandas estão em processo de análise.

Quando questionados sobre a efetividade dos trabalhos, os entrevistados, embora tenham apresentado críticas em relação a interferências políticas no processo (clientelismo); demora na solução de problemas; e divergências entre poder público e comunidade, decorrentes, segundo os entrevistados, da não compreensão, em alguns casos, das peculiaridades e necessidades locais, o trabalho realizado pelas CRTTS é considerado efetivo e foi bem avaliado. Os respondentes atribuíram boas notas à iniciativa: seis deram entre 9 e 10; dois deram 7; e apenas um atribuiu ao trabalho 6.

O representante da Regional Barreiro, um dos mais críticos, ressaltou: “geralmente os meus pedidos são em relação ao que a maioria precisa”. Ele esclareceu que, antes de levar uma demanda para discussão na CRTT, faz uma sondagem prévia no bairro:

Os meus pedidos são muito voltados a comunidades esquecidas. Eu acredito que a galera que faz a avaliação é muito técnica [referindo-se à equipe da BHTRANS]. Eles não entendem que um pedido vai fazer uma mudança muito grande na vida da comunidade. [...] com a visita técnica, eles percebem, num segundo momento, a viabilidade (Entrevistado da Regional Barreiro)

Muitos representantes reforçaram a importância da visita em campo para ajustes entre as perspectivas técnicas e as demandas e realidades das comunidades. Nesse sentido, reforçando a perspectiva de quem está inserido na comunidade, a Representante da Regional Nordeste ponderou: "a gente sabe a necessidade do bairro. Se a gente pede, é porque sabe a necessidade do bairro". Outra crítica que foi levantada com frequência foi a interferência de participantes ligados a políticos, especialmente vereadores do município. Para o representante da Regional Noroeste, isso seria algo a ser ajustado. O entrevistado pontuou:

Eu estranho muito, muito mesmo, ver vereadores batendo peito em demandas, recapeamento e sinalização que foram feitos por pedidos dos membros [CRTTs]. [...] o vereador, que nunca participa da reunião, vai lá e fala que tá errado ou que tá certo e manda até desmanchar. Quem tem que fiscalizar trânsito são só os CRTTs e o pessoal da BHTRANS. Afinal de contas, fomos eleitos pra isso. [...] se dá lucro em votos, o vereador aparece para falar “fui em quem fiz isso”, não concordo! (Entrevistado da Regional Noroeste)

Mas há nas ponderações dos representantes entrevistados muitos aspectos positivos, como: o ótimo relacionamento entre os membros e os representantes do poder público; o canal direto e efetivo de comunicação existente com o órgão executor; e os

esforços realizados pelos técnicos para viabilizar as demandas encaminhadas, ainda que, muitas vezes, sejam reconhecidas as dificuldades encontradas. “Às vezes, os pedidos ficam em análise. A gente fica chateado. Mas a gente entende a burocracia. Os analistas têm que trabalhar com a cabeça. É um trabalho de inteligência”, esclarece o entrevistado da Regional Leste.

Outra questão relevante para os entrevistados, é que, a despeito do processo político (G1, 2021) pelo qual passou a BHTRANS, com instauração de uma Comissão Parlamentar de Inquérito - CPI, para apurar eventuais irregularidades na empresa, e que culminou com sua extinção e a criação da SUMOB, os representantes percebem que a continuidade dos trabalhos não foi afetada. Mas há quem tema pelo futuro da CRTT, diante do processo de transição da empresa pública (BHTRANS) para a autarquia instituída (SUMOB). “Pena o desmonte que foi feito na BHTRANS. Mas nós não desmobilizamos. Eles [a BHTRANS] estão sempre atentos a atender a gente”, reforçou a entrevistada da Regional Oeste.

Em nossas investigações percebemos ainda, por parte dos representantes, um profundo conhecimento do cenário político local, do histórico e da evolução dos processos participativos de Belo Horizonte. Vale destacar que, no âmbito do engajamento concernente à gestão pública, todos os integrantes têm ou já tiveram envolvimento com outras atividades de participação popular, além da CRTT: fóruns, associações, conselhos, outras comissões, nas mais diversas esferas: educação, saúde, orçamento participativo, assistência social, entre outras. Detectamos também um profundo senso de coletividade na atuação dos representantes e um amor à cidade e à defesa dos interesses da população, especialmente das comunidades em que estão inseridos.

Por fim, destacamos a presença, entre os entrevistados, de um membro da CRTT com necessidades especiais. “A CRTT é um canal que representa a sociedade. Sem essa ferramenta, sem o apoio da CRTT, a gente não teria conseguido muita coisa”, afirmou ao explicar sobre os desafios e conquistas pleiteadas para esse grupo minoritário.

Considerações Finais

Ao analisarmos o exercício da cidadania na CRTT, percebemos um processo político democrático e em grande medida efetivo. Ainda que haja muito a avançar no âmbito participativo, verificamos que a iniciativa é capaz de fomentar o melhor entendimento por parte da sociedade civil dos desafios que são encontrados pelo poder

público no âmbito da gestão da mobilidade e da implementação de melhorias no transporte público e no trânsito de Belo Horizonte.

Há no fluxo de trabalho das Comissões um processo comunicacional estruturado, que, em sintonia com boas práticas para atendimento da população, tem levado a conquistas, especialmente no âmbito das comunidades periféricas e de minorias, impactadas pelo desenvolvimento urbano da cidade de Belo Horizonte nos últimos anos. Nota-se que há uma perspectiva relacional e não somente transmissional na comunicação que se estabelece entre governo e sociedade, em grande parte fomentada pelas novas tecnologias da informação e comunicação (TICs), que promovem interatividade, conectividade, perda da centralidade institucional na forma de comunicar.

A tecnologia, como evidenciado, auxiliou a suplantando vários desafios no âmbito da organização de encontros, especialmente no período da Pandemia. Também facilita a comunicação no âmbito da organização e divulgação de encontros, do fluxo de informação e de trabalho, acompanhamento de demandas, apresentação de resultados e realização de treinamentos. Ou seja, possibilita maior participação do cidadão nas políticas públicas.

Referências Bibliográficas:

AVRITZER, Leonardo. Orçamento Participativo: as experiências de Porto Alegre e Belo Horizonte. In: Dagnino, E. (ed.). **Sociedade civil e espaços públicos no Brasil**. São Paulo: Paz e Terra, 2002.

AVRITZER, Leonardo. Reforma política e participação no Brasil. In: AVRITZER, L. e ANASTASIA, F. (orgs.). **Reforma política no Brasil**. Belo Horizonte: UFMG, 2006.

AVRITZER, Leonardo. Sociedade civil, instituições participativas e representação: da autorização à legitimidade da ação. **Dados - Revista de Ciências Sociais**, Rio de Janeiro, v. 50, n. 3, p. 443-464, 2007. Disponível em: <http://www.scielo.br/pdf/dados/v50n3/01.pdf>. Acesso em: 12. mai. 2023.

BELO HORIZONTE (Município). **Decreto nº 16.635**, de 22 de junho de 2017. Consolida e estabelece normas de funcionamento das Comissões Regionais de Transportes e Trânsito - CRTT do Município de Belo Horizonte e dá outras providências. Belo Horizonte: Gabinete do Prefeito, 2017.

BELO HORIZONTE (Município). **Lei nº 11.319**, de 22 de outubro de 2021. Cria a Superintendência de Mobilidade do Município de Belo Horizonte - SUMOB - e dá outras providências. Belo Horizonte: Gabinete do Prefeito, 2021.

BELO HORIZONTE (Município). Empresa de Transportes e Trânsito de Belo Horizonte - BHTRANS. **O que é a CRTT?** Belo Horizonte: Empresa de Transportes e Trânsito de Belo Horizonte, 2022a.

BELO HORIZONTE (Município). **Decreto nº 17.914**, de 29 de março de 2022. Dispõe sobre a organização da Secretaria Municipal de Governo. Belo Horizonte: Gabinete do Prefeito, 2022b.

BELO HORIZONTE (Município). Empresa de Transportes e Trânsito de Belo Horizonte - BHTRANS. **Relatórios internos**. Belo Horizonte: Empresa de Transportes e Trânsito de Belo Horizonte, 2023.

BENHABIB, Seyla. (org.). **Democracy and difference: contesting the boundaries of the political** Princeton. Princeton University Press, 1996.

BENNETT, Lance W.; SEGERBERG, Alexandra. **The logic of connective action: digital media and the personalization of contentious politics**. 15 ed. Cambridge: Cambridge, 2012.

BRASIL. [Constituição (1988)]. **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988**. Brasília – DF: Presidência da República, [2023].

BRASIL. **Lei nº 10.257**, de 10 de julho de 2001. Regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências. Brasília - DF: Presidência da República [2001].

BRASIL. **Lei nº 12.587**, de 3 de janeiro de 2012. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana. Brasília – DF: Presidência da República, [2012].

CASTELLS, Manuel. **Redes de indignação e esperança: movimentos sociais na era da internet**. 1ª ed. Rio de Janeiro: Zahar, 2013.

CASTELLS, Manuel. **O poder da comunicação**. São Paulo: Paz & Terra, 2015.

CASTILHO, Luís Otávio Rocha e NONATO, Luísa Cristina. O Direito à Cidade e os desafios da participação popular na gestão da mobilidade urbana: algumas reflexões acerca das comissões regionais de transporte e trânsito (CRTT) de Belo Horizonte/MG. **Anais do X Congresso Brasileiro de Direito Urbanístico**. Palmas, 2020. Disponível em: <https://www.even3.com.br/anais/xcdbdu/175402-o-direito-a-cidade-e-os-desafios-da-participacao-popular-na-gestao-da-mobilidade-urbana--algumas-reflexoes-acerca/>. Acesso em: 16 mai. 2023.

CASTILHO, Luís Otávio Rocha e SILVA, Glaycon de Souza Andrade e. Participação popular, gestão pública e mobilidade urbana: a experiência de Belo Horizonte - MG. PAGANI, E. A. (org.). **Direito urbanístico e planejamento urbano: novos desafios para o Brasil - Volume V**. Porto Alegre: OABRS, 2020, p. 452-469.

FAUSTO NETO, Antônio. Circulação: trajetos conceituais. **Rizoma**, Santa Cruz do Sul, v.6, n.2, p.8, dez. 2018.

GUTMANN, Amy; THOMPSON, Dennis. **Democracy and Disagreement**. Cambridge: Harvard University Press, 1996.

G1. **Projeto de Lei que extingue BHTRANS é aprovado em 2º turno pela Câmara Municipal**; veja como cada vereador votou. G1. Belo Horizonte. 27/09/2021. Disponível em: <https://g1.globo.com/mg/minas-gerais/noticia/2021/09/27/projeto-de-lei-que-extingue-bhtrans-e-aprovado-em-2o-turno-pela-camara-municipal.ghtml>. Acesso em: 18 mai. 2023.

HAMEL, M. R. O Estatuto das Cidades e o princípio da participação popular: uma análise da política deliberativa em Habermas para o desenvolvimento. **Revista Urutágua**, n. 18. Maringá, 2009.

LAVALLE, Adrian Gurza; HOUTZAGER, Peter P.; CASTELLO, Graziela. Representação política e organizações civis: novas instâncias de mediação e os desafios da legitimidade. **Revista Brasileira de Ciências Sociais**, v. 21, n. 60, p. 43-66, fev. 2006. Disponível em: <http://dx.doi.org/10.1590/S0102-69092006000100003>. Acesso em: 16 mai. 2023.

LOPES, Maria Immacolata Vassalo. **Pesquisa em Comunicação**. 7 ed. São Paulo: Loyola, 2003.

MAIA, Rousiley. Democracia e a internet como esfera pública virtual: aproximando as condições do discurso e da deliberação. **Anais do 10º Encontro Anual da Compós**, Brasília, 2001. Disponível em: <https://proceedings.science/compos/compos-2001/trabalhos/democracia-e-a-internet-como-esfera-publica-virtual-aproximando-as-condicoes-do?lang=pt-br>. Acesso em: 14 mai. 2023.

MAIA, Rousiley. Redes Cívicas e Internet: Efeitos Democráticos do Associativismo. GOMES, Wilson; MAIA, Rousiley C. M. **Comunicação e democracia: Problemas e perspectivas**. São Paulo: Paulus, 2008, p. 327-348.

MATOS, Heloiza. A Comunicação Pública na perspectiva da teoria do reconhecimento. **Comunicação pública, sociedade e cidadania**. 1ª ed. São Caetano do Sul, SP: Difusão Editora, 2011. (Série Pensamento e Prática; v 4).

MARTÍN-BARBERO, Jesús. Diversidade em convergência. **Matrizes**, São Paulo, V.8, n.2, p. 15-33, 2014. Disponível em: <https://doi.org/10.11606/issn.1982-8160.v8i2p15-33>. Acesso em 16 mai. 2023.

PRIMO, Alex. **A internet em rede**. Porto Alegre: Sulina, 2013.

TONELLA, Celena. Políticas urbanas no Brasil: marcos legais, sujeitos e instituições. **Sociedade e Estado**, [S.L.], v. 28, n. 1, s/p, abr. 2013. Disponível em: <https://doi.org/10.1590/S0102-69922013000100003>. Acesso em: 16 mai. 2023.

SINGER, Paulo e BRANDT, Vinícius Caldeira. (orgs). **São Paulo: O Povo em Movimento**. Petrópolis: Ed. Vozes, 231p., 1980.

YIN, Robert K. **Estudo de caso: planejamento e métodos**. 2 ed. Porto Alegre: Bookman, 1994.