

ATA DA CONSULTA PÚBLICA SOBRE O PARQUE DA LINHA FÉRREA

Data: 12 de dezembro de 2024

Horário de Início: 19:00

Local: Colégio Santo Agostinho – Nova Lima

Organizadores: Agência RMBH e Prefeituras de Nova Lima e Belo Horizonte

1. ABERTURA

A consulta pública sobre o Projeto Parque Linear da Linha Férrea foi aberta às 19:00, com a presença de autoridades, técnicos, e cidadãos dos municípios de Nova Lima e Belo Horizonte, com a seguinte programação:

19h	Credenciamento e Identificação
19h30 – 19h45	Abertura do evento. Início da transmissão no canal do Youtube.
19h45 – 20h00	Orientações aos participantes.
20h00 – 21h00	Apresentação Técnica.
21h00 – 22h00	Espaço para participação com direito à fala
22h00	Encerramento do evento.

A organização informou que:

- O evento contava com transmissão ao vivo pelo canal oficial da Agência na plataforma YouTube: (<https://youtube.com/@agenciarmbh538/>).
- O regulamento previa 3h30min de duração, sendo parte dedicada à apresentação técnica e outra às manifestações dos participantes.
- Os documentos e materiais técnicos que compõem o escopo do conteúdo da Consulta Pública estão publicados no sítio eletrônico oficial do projeto (<https://parquedalinhaferrera.com.br/>).
- Perguntas poderiam ser enviadas via formulário online disponível até 20 de dezembro de 2024 ou feitas verbalmente durante o evento, com limite de 2 minutos por pessoa.

O objetivo principal era informar e debater o projeto com a sociedade, buscando subsídios para sua melhoria e implementação, em conformidade com o Termo de Acordo Preliminar firmado em 25 de junho de 2024.

2. FALAS DAS AUTORIDADES

O Sr. Marcos Vinícius Lopes, Diretor Geral da Agência RMBH abriu o evento agradecendo a presença de todos, com destaque para as autoridades presentes e os cidadãos metropolitanos. Ele destacou a importância do trabalho conjunto entre os municípios de Belo Horizonte e Nova

Lima para resolver questões ambientais, urbanísticas e de mobilidade, algo propiciado pelo arranjo metropolitano.

Representando o município de Belo Horizonte o Sr. Pedro Maciel, Subsecretário de Planejamento Urbano de Belo Horizonte agradeceu a presença do público e enfatizou a relevância da participação popular. Destacou a relevância do projeto, que foi amplamente discutido tecnicamente. Salientou a importância da população trazer suas impressões e opiniões para que sejam consideradas nos processos de licenciamento e aprimorar o projeto. Reforçou que nenhuma decisão sobre a cidade deve ser tomada sem a participação popular.

Representando a equipe técnica que conduziu a elaboração do projeto, o Sr. Marcelo Henrique Pinto, Secretário Municipal de Obras e Serviços de Nova Lima, informa que estão sendo propositivo para um problema complexo que é um parque linear em uma região difícil de tratar e que foi reunida uma excelente equipe técnica das duas cidades envolvidas para elaboração da proposta coma intenção de cumprir o termo de compromisso celebrado.

Representando o município de Nova Lima, o Sr. Artur de Araújo Souza Soares, Procurador Geral de Nova Lima, destacou o processo de diálogo inédito entre os municípios de Nova Lima e Belo Horizonte, mediado pelos Ministérios Públicos. Ele lembrou o histórico da ação civil pública que culminou em um projeto que busca resolver questões de mobilidade e preservar o meio ambiente.

O Sr. Carlos Bruno Ferreira da Silva, Procurador da República, relatou o contexto inicial do projeto e os desafios enfrentados. Ele destacou que o Ministério Público atuou para facilitar o diálogo entre os diversos entes envolvidos. Salientou a importância do evento e de ouvir a população sobre o projeto.

3. APRESENTAÇÃO TÉCNICA

Após as falas das autoridades, a equipe técnica (empresa Via Voz) foi chamada para apresentação técnica do projeto.

O urbanista André Aires, inicia dizendo que mora e conhece a região por ser morador e que enxerga os desafios e potencial da região. Informa que o foco do projeto foi atender as premissas estabelecidas no **Termo de Acordo Preliminar referente à Ação Civil Pública nº 1010301-98.2022.4.01.380**, celebrado em 25 de junho de 2024, com a participação do Ministério Público Federal, Ministério Público do Estado de Minas Gerais, União, Municípios de Belo Horizonte e Nova Lima, Estado de Minas Gerais, Agência de Desenvolvimento da Região Metropolitana de Belo Horizonte (Agência RMBH) e Instituto Estadual de Florestas (IEF).

Destaca que para elaboração do projeto foi formada uma equipe multidisciplinar de arquitetos, engenheiros, paisagistas, engenheiro, ambientais. Explicou a dinâmica da apresentação, onde cada técnico irá apresentar uma parte do projeto de acordo com sua área de atuação.

A apresentação foi dividida nos seguintes temas:

- Utilização dos imóveis da SPU;
- Estudos ambientais;
- Conceito viário;

- Conceito arquitetônico urbanístico;
- Conceito botânico paisagístico.

3.1 Utilização dos imóveis da SPU

Sobre a localização das glebas, André Aires conta que o terreno pertence a união, porém algumas glebas estão nos municípios de Nova Lima e Belo Horizonte. Começa na BR 356 e vai até a mina de Águas Claras, são 5,2 km e uma área de aproximadamente 430.000 m². Diz que um ponto importante trago para o projeto foi a conexão da linha férrea com o Jardim das águas. Explica que o Jardim das águas é um projeto trabalhado junto com a Prefeitura de Nova Lima referente aos fundos de Vale onde se tem vários cursos d'água e um conjunto de quase 700.000 M² de Apps e o projeto propôs a qualificação dessas apps com a implantação de trilhas ecológicas, sinalização, educação ambiental e replantio de espécies nativas. Esse projeto foi desenvolvido junto com a Secretaria de Meio Ambiente de Nova Lima e hoje tem uma primeira etapa concluída de 50.000 M² que já conta com trilhas, mirantes, sinalização e esse espaço já está aberto ao uso da população. A proposta é que esse projeto se estenda para todas as apps e com isso trouxe esse ganho ambiental para o projeto da linha férrea somando com as áreas verdes ali existente mais 700.000 m² de área de bioma de Mata Atlântica.

O urbanista André Aires fala sobre a cronologia do projeto que teve início com a assinatura do acordo no dia 25 de junho de 2024, cujo prazo de 180 dias termina em 22 de dezembro de 2024 com a apresentação da documentação no sistema com a consulta pública. Cita que o Acordo detalha o que o projeto deveria conter e que a equipe irá apresentar em seguida.

O objetivo é atribuir utilidade pública aos imóveis da SPU como estabelecido no acordo que prevê a criação do Parque Linear, a implementação de soluções de mobilidade, a proteção do meio ambiente e a proteção e conservação da linha férrea.

Para liberar e obter o máximo de espaço de área possível para o parque retirou-se a avenida do centro da faixa de terreno e colocou no limite de divisa com o bairro Vila da Serra junto aos prédios comerciais. Com isso se manteve a posição original da linha férrea liberando 75% da área para a implantação do Parque. Outro ponto importante são vários equipamentos de esporte, lazer e cultura que se trouxe para essa faixa de terreno com destaque para a uma pista de corrida e caminhada e uma ciclovia.

Buscou trabalhar no projeto a conexão para pedestres entre o Vila da Serra e o Belvedere trazendo o conceito da mobilidade ativa. As conexões vão permitir que os pedestres passem a ter acesso com 5 minutos de caminhada ou de bicicleta a mais de 30 linhas de ônibus. Ao todo 73% da área está sendo destinada ao parque e áreas verdes e 27% para pista de rolamento.

O urbanista conta ainda dos impactos na qualidade de vida do cidadão com a criação do Parque, a conservação e restauração ambiental, das áreas de esporte e lazer, das soluções de mobilidade, a questão da preservação dos trilhos da linha férrea.

3.2 Etapas e Ações

Em seguida a técnica Ana Carolina tratou das etapas e ações que permitirão o alcance dos objetivos do projeto. Conta que a primeira etapa é a destinação pela União das áreas aos

municípios de Nova Lima e Belo Horizonte, a próxima etapa seria a desapropriação e o reassentamento humanizado das famílias que estão no contexto da linha férrea, a elaboração de projetos e estudos necessários para a implantação do empreendimento, o licenciamento ambiental, as consultas públicas, a licitação e contratação de empresas a execução das obras e, por fim, a implantação do projeto do Parque da linha férrea.

Explica que, em relação ao urbanístico e ambiental para a elaboração do projeto, houve o cuidado em observar as legislações pertinentes como os planos diretores dos dois municípios, a questão do patrimônio histórico cultural considerando a Serra do Curral, os parâmetros urbanísticos e o zoneamento de cada gleba no contexto da linha férrea. Conta que se verificou que não há nenhuma restrição para a implantação do empreendimento. Porém, qualquer implantação de empreendimento na área precisa ser aprovada nos respectivos conselhos e órgãos competentes.

Com relação à fonte e origem dos recursos necessários para a implantação do empreendimento, Ana Carolina informa que ficou acordado entre os municípios que o custeio da implantação será exclusivamente da Prefeitura de Nova Lima que pode ser por meio de recurso próprio, fonte de financiamentos, parcerias ou contrapartidas financeiras

Com relação aos prazos para a implantação do projeto se estima 120 dias elaboração do projeto, o prazo para a fase do licenciamento ambiental não foi estimado, pois depende do órgão licenciador, depois estima-se 180 dias para realização dos trâmites licitatórios e a contratação das empresas para execução da obra e 730 dias para implantação do Parque da linha férrea.

Ana Carolina abordou também a questão dos riscos e das medidas preventivas associados ao projeto. Para Levantamento dos riscos, conta que foi feito uma matriz de riscos onde foi possível analisar os riscos e propor um plano de ação para mitigar os efeitos destes riscos.

Já em relação às parcerias e interfaces para a implantação do projeto, Ana Carolina cita todos os signatários que assinam o termo de acordo, a sociedade civil e empresas públicas.

3.3 Estudos ambientais;

A técnica da Via Voz, Ana Carolina segue com a apresentação mostrando os documentos, estudos e os projetos que embasaram o atendimento ao Termo de Acordo Preliminar. Informa que para a elaboração do projeto foram realizados vários estudos ambientais como o Estudo de Viabilidade Ambiental (EVA) para testar a viabilidade do empreendimento. Foi realizado também o Projeto de Recuperação de Área Degradada ou Área Alterada (PRADA), que foi baseado no termo de referência do Ibama de 2024. Foi elaborado também o Plano de Intervenção Ambiental (PIA) que contém o inventário florestal, o Relatório de Controle Ambiental (RCA) e o Plano de Controle Ambiental (PCA) que também são documentos essenciais inerentes à fase de licenciamento do empreendimento. Acrescenta que conforme o projeto for avançando, ele será formalizado no órgão competente onde poderá ser solicitado novos estudos para obtenção do licenciamento ambiental.

3.4 Conceito viário;

O técnico da ViaVoz Mateus Corcini sobe ao palco para falar sobre o projeto viário que é um dos pilares do Termo de Acordo. Ressalta que o projeto viário não é apenas um projeto de mobilidade, mas um projeto integrado às demais disciplinas envolvidas no projeto do parque.

Conta que por questões de divisão e de entendimento foi subdividido em quatro trechos, sendo o Trecho 1 compreende da BR 356 a MG 030, o Trecho 2 que compreende da MG 030 a Alameda do Morro (final da Oscar Niemeyer), o Trecho 3 que vai da Alameda do Morro ao Jardim da Torre e o Trecho 4 do restante até a mina de Águas Claras.

Informa que o Projeto Viário compreende duas faixas de rolamento em ambos os sentidos garantindo a conexão da Avenida com o a BR 356 em ambos os sentidos e visando um sistema integrado melhorando a questão da mobilidade daquela região

O Trecho 1 possui 1,2 km de extensão com duas pistas de rolamento, nesse primeiro trecho a ciclovia fica na faixa central com as barreiras de proteção, tem-se a manutenção da linha férrea. Em ambos os sentidos com pistas de caminhada e corrida que vão garantir a mobilidade ativa de forma que o pedestre consiga interagir com todo o meio.

O Trecho 2 que compreende da MG 030 a Alameda do Morro é o trecho onde foi deslocada a Avenida de eixo para fins de conexão e de ganhar uma área ainda maior onde se terá os equipamentos públicos. Neste trecho, tem a conexão com a Rua da Paisagem (área hospitalar), uma conexão com a Oscar Niemeyer e cria uma conexão mais robusta próximo a Alameda do Morro, além de uma rotatória. Mateus Corcini frisa que todas essas conexões em termos viários foram validadas por macro simulações considerando o trânsito de contagem de veículos que foram realizados e que embasam as definições tanto da geometria da via quanto dos pontos de conexões e como se dá a geometria dessas conexões.

O Trecho 3 que compreende da Alameda do Morro ao Jardim da Torre com extensão de 1,2 km a sessão da Via se mantém por igual e ela permite a conexão tanto com o bairro Jardim da Torre (conexão permitida com a via Dr. Flávio Guimarães e com a via de ligação dentro desse sistema viário). Permanece com ciclovia e com o nosso passeio e tem a possibilidade de fazer essa conexão Viária dentro dessa interseção.

O Trecho 4 que é o complemento e que compreende 1,3 km de extensão dentro do 5,2 e mantém-se a mesma caixa Viária. Tem a conexão tanto com o Jardim das Águas quanto com a questão do Parque da Serra do Curral. O trecho viário finaliza chegando na mina de Águas Claras. Destaca que desde da Alameda do Morro até a mina de Águas Claras a sessão típica apresenta arborização com toda a questão ambiental e as faixas de rolamento em ambos os sentidos mantendo-se a ciclovia e a pista de caminhada.

Corcini enfatiza que o projeto ele não visa só a questão da mobilidade de veículos, mas a mobilidade ativa que é primordial no sentido de dar caminhabilidade tanto para pessoas de bicicleta ou a pé.

3.5 Conceito arquitetônico urbanístico

Para dar prosseguimento a apresentação, a técnica Melina segue para tratar da questão do conceito arquitetônico urbanístico do projeto. Informa que tem um trecho da área que está inserido num contexto mais Urbano é que faz a interface entre BH e Nova Lima que possui

aproximadamente 1,5 km e que será detalhado na apresentação. O Trecho fica entre a MG 030 e a Alameda do Morro.

Melina lembra que o objetivo desse parque localizado numa área tão urbanizada e tão adensada é criar um espaço verde que conecte a natureza as pessoas e as cidades. Cita que a topografia entre as duas cidades é um desafio, sendo ela um antigo aterro que criou uma plataforma para que a linha férrea fosse instalada e que hoje ela cria um obstáculo de conexão entre as cidades. Cita que é muito importante para o projeto pensar numa porosidade, pensar que esse Parque possa cumprir na sua função de parque como espaço de lazer, de contemplação, mas também como a mobilidade ativa que conecte as pessoas e que possa trazer as pessoas para essa área. Dessa forma, conta que o projeto vai tratar essa barreira que hoje existe com um conceito de torná-la porosa.

A partir de então, Melina explica como fazer com que as pessoas acessem o parque a partir das duas cidades. Começando por estruturar pensando no atributo da linha férrea que é algo a ser preservado e que vai orientar o projeto. Mostra dois pontos principais de acesso, mas cita que só dois pontos de acesso não são suficientes para se criar a permeabilidade necessária e que por isso outras estratégias foram necessárias para conseguir fazer com que esse nível da cidade acesse o parque. Para isso, o projeto traz a criação de uma avenida sinuosa que convida as pessoas a entrar no parque, acessos secundários, travessias para que as pessoas acessem os dois bairros e as linhas de ônibus.

Sobre a estruturação programática, Melina cita o que o projeto relaciona três dimensões sendo a dimensão do esporte, da cultura e contemplativa.

Para a dimensão do Esporte o programa abrange quadra poliesportiva e quadras de areia, pista de bicicleta de montanha, pista de skate, parque infantil com brinquedos inclusivos, ciclovia e pista de caminhada e corrida, parque para cachorros, carrinho sobre trilhos, parede de escalada dentre outras práticas esportivas.

Na Dimensão Cultural abrange as praças de chegada (acessos principais) que poderão acolher pequenos shows, feiras, Infraestrutura de apoio como lanchonetes e sanitários, anfiteatro ao ar livre, pequenas praças ao longo de todo o parque.

E na Dimensão Contemplativa cita caminhos sinuosos e acessíveis, gramados para descanso e piquenique, mirante e largos com bancos e espaços de estar, espelho d'água, conexões com trilhas, paisagismo.

Melina cita também que a avenida parque contempla paradas de ônibus para garantir o acesso facilitado, perpassa sobre a mobilidade ativa e acessibilidade universal. Em seguida, mostra imagens ilustrativas de cada detalhe do projeto.

3.6 Conceito botânico paisagístico

Para falar sobre o conceito botânico paisagístico do projeto, o Arquiteto e Urbanista e Paisagista Marco é chamado para continuar a apresentação da equipe técnica. Informa que a região possui um valor patrimonial muito grande em termos ambientais que precisa voltar a ter uma função ecológica ambiental e que esse foi caminho referente a parte do paisagismo do projeto. A Ideia Para ele, não se trata de um projeto de restauração, um projeto que gere as condições para que a natureza consiga se restaurar por si só, por meio dos hábitos dos própria fauna (polinizadores

e dispersores de sementes) que vão ajudar a preservar e a difundir a reconexão de dois ecossistemas que já foram segregados.

Cita que a intenção do projeto não só criar um parque urbano para o ser humano, mas um parque urbano para natureza, para que o solo volte a ser um solo fértil, um solo permeável, um solo com a capacidade de ter vida outra vez.

Acrescenta que nas proximidades se tem a estação ecológica do cercadinho, a Mata do Jambreiro e o projeto de Jardim das Águas e que há espaço para reconectar. Também cita que a proposta do paisagismo sustentável que visa a utilização de espécies nativas endêmicas e incorporar a fauna local da zona da Serra do Corral. A própria natureza irá colaborar para a reprodução das espécies de fauna e flora e pela fertilidade do solo. Prevê vegetação para contenção e consolidação de taludes o que gera baixo consumo hídrico após o plantio, sendo um projeto auto sustentável.

Destaca que é projeto muito grande de reconciliação das pessoas com no território da cidade. O projeto define diferentes tipos de paisagismo que serão tratadas conforme suas características técnicas. Cita o Paisagismo Viário, onde é necessário implementar sempre espécies nativas tem que estar em num certo em num certo ritmo a gente tem que garantir a sombra a gente, garantir a sombra para evitar ilhas de calor, evitar queimadas. A parte do paisagismo viário considera árvores adultas, considerando que o projeto urbano vai ser focado na sombra onde o concreto da parte viária não vire um calor excessivo.

Para as Áreas Antropizadas que seriam as áreas mais próximas ao parque o objetivo é garantir a sombra, lugares de lazer onde as pessoas se encontrem, que tenham biodiversidade, flores. Outras áreas muito grandes são as Áreas de Recuperação Ambiental, onde se trabalharia com diferentes técnicas de reflorestamento, valorizando o patrimônio e do patrimônio histórico no caso da ferrovia e de baixo custo de implantação e de execução.

Em seguida, Marco mostra imagens com detalhes do projeto para exemplificar. A parte do paisagismo naturalista, a sombra garantida na parte Viária, a vegetação ajudando na consolidação dos taludes, áreas onde serão necessários diferentes tipos de estratégias ambientais, áreas degradadas onde se prevê ações específicas de reflorestamento, de consolidação do terreno, a linha férrea sendo considerada como uma coluna vertebral do terreno, como protagonista do Parque. Mostra a criação de um corredor verde onde as espécies consigam passar, cita que vai haver muitas árvores frutíferas no parque, espécies que dão fruto que provavelmente não é comestível para o ser humano, mas é comestível para algumas espécies que são fundamentais no trabalho de restauração do Parque.

Marco cita que a referências botânico paisagismo é o paisagismo diverso, caótico, mas cheio de vida, que as vezes vai estar seco, não vai precisar de irrigação, um paisagismo que prevê as estações, cada planta será respeitada na sua diversidade. É um paisagismo naturalista, em um lugar onde há vegetação de Mata Atlântica e de Cerrado. Mostra algumas das espécies de flora que se pretende plantar.

Marco cita que são mais de 1.000.000m² de áreas verdes e de lazer e ressalta a importância das contribuições da população para enriquecer o projeto.

4. VIDEO SOBRE O PROJETO

Após a fala dos técnicos da ViaVoz, foi passado um vídeo explicativo sobre o projeto parque da linha férrea, resumindo tudo o que foi apresentado

5. MANIFESTAÇÕES DA POPULAÇÃO

Após a apresentação técnica, o espaço foi disponibilizado para manifestação da sociedade civil. Segue abaixo a transcrição na íntegra de cada participação:

Participante 1: Francisco Magalhães da Rocha - “Boa noite a todos, primeiro cumprimentar aqui a Agência Metropolitana, Prefeitura de Nova Lima e de Belo Horizonte por essa iniciativa. Quando eu vi esse edital e estava escrito lá que havia a demanda por preservação da linha férrea, eu resolvi vir até aqui para relembrar que em 2014, a nossa empresa juntamente com a consultora Terpa participamos de uma PMI que visava o aproveitamento da linha ferroviária do Vale do Paraopeba e também a conexão aqui com a antiga ligação com a mina de Águas Claras. Nós elaboramos um estudo bastante detalhado e queria destacar aqui que talvez para população aqui da região do Belvedere e de Nova Lima a questão de mobilidade seja uma questão crítica e mobilidade não significa duplicar vias, nem aumentar os espaços. Agora nós vamos ter as férias escolares e todo mundo tem uma sensação que o trânsito melhora demais e na verdade nós estamos falando de uma redução de 5 a 8% do número de veículos trafegando, o que já dá um conforto porque realmente quando o tráfego supera a capacidade vem o congestionamento e esse desgaste todo e esse estresse todo que a gente vive. Então, eu queria reposicionar aqui e colocar esse projeto à disposição da Agência, porque esse projeto foi feito para a Agência Metropolitana, ele avançou muito na época, nós estivemos inclusive em Brasília, inclusive a presidente Dilma na época participou de reuniões, o orçamento na época era em torno de investimento de R\$ 800 milhões de reais. Melhoraria demais a conexão do que nós chamamos BH Shopping até a Estação Eldorado no Barreiro e isso melhoraria muito o tráfego aqui na região do Belvedere e também facilitaria muito deslocamento de pessoas daqui da região que trabalham de carro. Tem um amigo que falou na época comigo: Chico se esse projeto sair meu carro vai passar uma semana lá na estação Eldorado que eu vou sair daqui em 20 minutos, dar uma ideia para vocês do que seria esse tempo de viagem, daqui até a Estação Eldorado gastaria no máximo 20 minutos e hoje quem sai ali da região do Barreiro e da estação Eldorado e vem trabalhar aqui no Belvedere gasta de ônibus em torno de 1 hora e meia e isso aliviaria muito também o a parte de congestionamento que hoje a gente tem no anel rodoviário. Queria só destacar e colocar à disposição aqui da Agência novamente esse projeto, porque eu acho que como há a preservação do trilho e a demanda desse projeto viria até esse pontilhão que tem aqui e daí para frente realmente poderia continuar como parque tal como projetado, mas parabenizar aqui a iniciativa de todos.”

Participante 2: Marcos Árabe – “Boa noite a todos, boa noite às autoridades e em especial boa noite a população aqui, porque isso é uma grande coisa, dá mais trabalho do que votar e bater panela então isso aqui é essencial. O que eu tenho para falar é o seguinte, eu vou colocar a pergunta aqui, achei que fosse pergunta e resposta, vou colocar primeiro a pergunta e depois vou botar um contexto até meu tempo acabar. Antes de eu colocar a pergunta, parabéns pelo projeto, tá excelente, nota de 0 a 10 eu colocaria de oito para cima na parte ambiental paisagístico Botânico etc. A maior parte das coisas que foram faladas eu acho bem legal, agora

vamos falar a parte do copo meio vazio. Infelizmente, eu que sou morador há 10 anos daqui eu diria o seguinte, não é prioritário, o problema daqui, a pergunta que eu colocaria é o seguinte, uma nota de 0 a 10 para qualquer pessoa aqui, depois pode fazer o pessoal técnico, quanto que esse projeto ajudaria o trânsito, eu entrei aqui falando achando que era zero, ele falou que é zero, eu daria no máximo 1. Tenho mais detalhe, eu estou à disposição para discutir com qualquer pessoa, na simulação que foi feita, olha eu moro aqui, se eu não fosse aposentado já tinha mudado daqui. Eu moro ali no Vila da Serra, quase todo dia, dependendo do trânsito eu nem vim aqui, eu prestei um serviço há um tempo atrás na CEMIG, se eu saísse de casa 7:35 eu não chegava na reunião 9 horas, tinha que sair 7:30. É quase todo dia o trânsito infernal e esse projeto do jeito que tá aí eu acho que no máximo 1. Botar carro para lá para cima ok, lá pro anel, pra coisa tudo bem, mas minha mãe mora na Serra, eu quero ir pro Sion, eu quero ir pra Savassi, eu não consigo. Então, infelizmente não é prioridade, eu sugiro para as pessoas que depois de fazer esse excelente projeto para recuperar o negócio da via, a gente trate, nós com a população ajudando as autoridades, resolver o problema do trânsito que eu, se eu não fosse aposentado, eu não morava aqui, eu já tinha mudado. Gente que vem morar aqui falou assim: não more, é eu fico esperando é o carro táxi voador para chegar na minha janela, eu pegar, aí vai resolver, porque do jeito que tá hoje esse projeto não ajuda”.

Participante 3: Carla Magna – “Boa noite a todos, eu sou Carla Magna, ambientalista do projeto cercadinho, ponte queimada, córregos vivos, sou uma mulher de 50 anos que a desde os 8 anos nadei no cercadinho e faço o reflorestamento das suas margens. Eu gostaria de fazer a seguinte pergunta: Tem um projeto de desapropriação da área da Estação Ecológica Cercadinho para fazer um campo de futebol? que eu vi ali foi isso? hoje Belo Horizonte comemora 126 anos, Cercadinho foi o primeiro ponto de captação de água para construir a cidade de Belo Horizonte, ali é Serra do Curral que faz parte da Cordilheira do Espinhaço, patrimônio do planeta, da biosfera. Existe um projeto para desapropriar a área da Estação Ecológica Cercadinho para fazer um campo de futebol? outra coisa que eu gostaria de fazer uma pergunta, o arquiteto que disse que andou lá e viu que não tinha passarinhos, eu gostaria de saber se houve uma empresa para fazer o levantamento de fauna que existe naquele local, porque eu acredito muito que as pessoas que estão aqui são extremamente gabaritadas, jurídicas, com muita capacidade, com muita intelectualidade e eu gostaria de saber: houve uma empresa que fez esse levantamento da fauna que teve lá? porque realmente o reflorestamento é feito com os passarinhos, não é com os homens, mas houve esse estudo? ou foi só ele viu e achou? eu acho muito importante isso de saber essas questões eu gostaria de deixar, e eu fico aqui, se for desapropriação dessa área gente esse projeto não me representa, não representa a cidade de Belo Horizonte, eu quero saber como que vocês vão fazer com as questões de incêndio que quase acabaram com a metade da unidade de conservação cercadinho? eu quero saber como que as pessoas que moram ali vão viver com uma rua que as pessoas podem botar fogo o tempo todo? como que vocês vão fazer com a vida das pessoas, eu não estou falando nem com a vida dos animais não, e eu fico muito preocupada gente, porque se essa é a solução de uma das cidades mais ricas do Brasil, com a capacidade que vocês têm aqui, porque eu já trabalhei pra mineração, já trabalhei para pavimentação aeroportuária, porque na parte ambiental nós também somos técnicos, nós não somos “baixadores” e eu gostaria de saber (“cortaram minha fala...eu sou a única pessoa que cortou, todo mundo falou mais mas não foi cortado, sou uma mulher, ambientalista eu sou a única pessoa aqui que a minha fala foi cortada, é um absurdo isso i min todas pessoas ti direito de falar eu que ter o direito de falar minha fala foi cortada ... eu sou mulher, sou técnica Sou formada, eu tenho capacidade. Gente, eu estou com pena da cidade de Nova Lima porque se for

esse projeto para ajudar vocês na mobilidade, gente de Deus, pelo amor de Deus, vocês vão colocar gente vai morrer naquela estrada, gente vocês tem dinheiro, vocês tem técnico, tem jurídico, vocês precisam de ajuda, se foi isso aqui para ajudar a cidade de Nova Lima para ajudar na questão de mobilidade (Locutor: pode concluir Magna) não agora eu não vou concluir mais já concluí o que eu tinha que dizer.”

Participante 4: Felipe Gomes – “Muito boa noite a todas a todos, eu sou Felipe Gomes, sou engenheiro ambiental, tenho mestrado em sustentabilidade, estou aqui representando o mandato da Deputada Federal Duda Salabert. Junto com Vinício Papatela que é advogado e cientista político nós fizemos uma análise desse projeto. Primeiro, não é um parque, nós estamos falando do empreendimento de impacto que é a construção de uma rodovia que até então sem licenciamento ambiental, esperamos que realmente vá a licenciamento ambiental e tenhamos audiência pública. Estamos falando de um empreendimento com grande impacto em Belo Horizonte tendo simplesmente uma consulta pública em Nova Lima. Gostaria de solicitar a prefeitura de Belo Horizonte que é parceira aqui que estava na logo ali que exigisse uma consulta pública em Belo Horizonte. Um acordo judicial, extrajudicial não pode substituir o licenciamento e no item 17. B fala que não vai ter adensamento, isso é uma mentira, isso é uma falácia, parece que esqueceram de colocar ali o condomínio o Bairro Bellagio, só no Bairro Bellagio estão previstos 18.000 vagas de carro e vocês fazem uma avenida que é lá na avenida de ligação na Pentagna Guimarães lá, que vai conectar o Bairro Bellagio, que hoje não tem ninguém morando ali, foi um bairro construído à margem do licenciamento ambiental que agora vai ganhar uma Rodovia, inclusive o prefeito de Nova Lima já contratou do Posto Policial até lá na avenida de ligação passando por um local que não tem nada, que não tem ninguém morando lá, somente para fomentar a especulação imobiliária. Além disso, a estrada entra por quase 1 km para dentro da Vale na mina de Águas Claras que tem o MasterPlan para construir uma grande área de ocupação lá, aí eu pergunto o pessoal que vai ocupar a área da mina de Águas Claras e o pessoal que vai ocupar a área do bairro Bellagio não é aumento, não é adensamento populacional Ministério Público? eu pergunto isso, porque se estamos falando de mais de 18.000 vagas de carro isso vai melhorar o trânsito? até quando? vamos lá, nós temos aí também, se a gente pega os estudos ambientais, extremamente simplórios, ninguém tem acesso ao processo viário, você tem lá, você clica na imagem ela fica escura aparecendo qual que é o trecho, você não consegue ter acesso ao projeto viário nos projetos dos estudos ambientais, não tem nenhum projeto detalhado, nenhum, é só um traço todas as imagens do Projeto inclusive na página 117 do RCA tem um erro de referência, não teve revisão no RCA? na página 119 do PCA reconhece que vai ter uma alteração na dinâmica de trânsito e vai ter que ser estudada pra frente, então, ou seja tá comendo etapa. É o seguinte, existem duas Comunidades Quilombolas na área de restrição de construção de rodovias, estão a 4,5 km, a área de restrição de construção de rodovia é até 10 km, nós estamos falando do Quilombo Luízes e do Quilombo Manzo, será que o Estado vai novamente ser incompetente e ter uma licença suspensa, como foi o caso da Tamisa, por não ter feito a Consulta Livre Prévia Informada ao Quilombo Manzo? nos estudos ambientais não se cita a palavra Quilombo nem uma vez, aí eu pergunto a grande equipe que tá ali o Corsini, que foi um dos participantes, se vocês entraram na questão de afetamento a comunidades tradicionais? temos duas, no IDE SISEMA inclusive Cita uma que é a dos Luízes, mas no IDE SISEMA nem cita o Quilombo Manzo, mas é bom lembrar que ele tá lá, se ele não tivesse lá, a licença da Tamisa que o estado de forma incompetente concedeu e foi suspensa pela justiça federal. Então eu deixo aqui, espero que não cometam novamente esse erro de não escutar e desrespeitar a Consulta Livre Prévia Informada estabelecida pela OIT 169. Bom, diria também

que foi uma consulta prévia extremamente mal divulgada, que não tivemos aí a Ampla Participação Popular e volto aqui a pedir a prefeitura, estou vendo ali Dani Silvio da prefeitura de Belo Horizonte, que leve a prefeitura a necessidade urgente de fazer essa consulta pública em Belo Horizonte porque esses 18.000 carros do Bellagio, mais os carros do Jardim Mangabeiras, mais os carros da mina de Águas Claras, mais os carros do Jardim da Torre, que não estão lá, que não é área ocupada, que vai ser ocupada e eles vão desaguar aonde? no Belvedere, vai piorar o trânsito da onde? do Belvedere, então de Belo Horizonte. Então espero que a prefeitura de Belo Horizonte chame uma consulta pública em Belo Horizonte e respeitem o projeto do Parque Linear que aqui não respeita porque, uma premissa básica da luta ambiental que estava lá, que foi que vocês se apropriaram do nome não aceitava a estrada e impuseram goela abaixo essa bendita estrada que em nada, aí eu concordo muito com o senhor que falou antes de mim, que não vai melhorar em nada o trânsito, vai piorar o trânsito com muito mais carros.”

Participante 5: Felipe Martins – “boa noite gente eu sou Felipe Martins, sou morador de Belo Horizonte e queria ressaltar que estou de casaco aqui, tem um bom tempo que eu não sei o que é usar um casaco porque a cidade de Nova Lima e o Belvedere se apropriaram do frescor que chegaria lá no meu bairro na Regional Oeste de Belo Horizonte. Felipe já falou brilhantemente muito do que eu iria falar. Um tópico que eu gostaria de citar, eu queria parabenizar o projeto do parque em si, é isso que a gente quer um parque de fato naquela área, sem, nos debates legislativos você fala de, jabuti. Está sendo apresentado um lindo parque, o trabalho excelente do Parque mas com jabuti que é uma estrada que vai e que vem como Felipe brilhantemente falou, um ano um ano e meio depois que ela estiver pronta, ela já vai estar totalmente estrangulada e não vai atender os interesses da cidade de Nova Lima nem de Belo Horizonte. Queria apenas em relação ao Parque, ressaltar um ponto para que todo mundo fique atento para esse ponto, acho que não vou gastar meus 2 minutos, no próprio site, lá no final nas perguntas e respostas uma das perguntas é: haverá cobrança de valor para entrada no parque? e aí a resposta é: precisa ser checado, eu não lembro exatamente como é que está escrito, mas precisa ser checado, depende dos estudos. Como se trata de um parque em Nova Lima na divisa de Nova Lima com Belvedere a gente sabe né, vai ser um parque cobrado. Foi mencionado que as empregadas vão poder andar a pé, ir até o belvedere e entrar no parque. Eu vejo algumas cabeças balançando negativamente, está lá no site, é só olharem, depende de estudo se vai haver cobrança, então não sou eu que estou dizendo basta olhar no site e esse depende já deixa claro que muito provavelmente vai haver cobrança. é isso obrigado, boa noite.”

O secretário de obras de Nova Lima Marcelo Henrique responde, se atendo as características técnicas que foram contempladas que entende que o parque é extremamente importante e vem em primeiro lugar que é um assunto complexo. Cita que este projeto tem um dinamismo que o executivo final nunca se completa, ele é um dinamismo de constantes alterações e aperfeiçoamento. O que diz respeito a complementação com a mobilidade urbana, este é um assunto extremamente complexo para este cenário aqui entre os dois municípios. Não há solução simples para um problema complexo desse ponto. Responde que sim, foram feitos estudos que ampararam as propostas, ressalta que não é só esta apresentação que trata definitivamente da solução de mobilidade, mas que é um conjunto de obras, é uma macro solução que precisa ser desenvolvida nos próximos anos e nas próximas décadas. Salienta que é necessário ter responsabilidade para tratar isso, que não há condição de em tão pouco tempo dá uma solução para um problema dessa complexidade. Informa que as vias que estão sendo propostas fazem parte de uma solução maior de mobilidade urbana.

Participante 6: Cristiano Ribeiro – “Cristiano Ribeiro morador de Nova Lima gostaria de agradecer a execução do projeto, gostei demais, muito assim. Acho que resolve boa parte dos problemas dos moradores de Nova Lima, moro em Nova Lima, vivo em Nova Lima, vi a construção do Rola Moça ali perto do Jardim Canadá, é pouco utilizado por que não gera fluxo de pessoas. Você tem que gerar num parque desse o fluxo de pessoas para lá, o parque das Mangabeiras por exemplo acabou praticamente, que você não convida pessoas para ir lá, você não tem um atrativo para as pessoas irem lá. Eu já fui no parque quando adolescente, quanto criança já fui no Parque Municipal porque tinha um atrativo para as pessoas estarem lá, se as pessoas não tiverem lá dentro não vai adiantar fazer nada. Eu acho que a solução do trânsito tem que vir, tem que vir, é o que a gente quer, acho que o morador de Nova Lima quer uma solução pro trânsito aqui, ele tem exigido isso da prefeitura, dos Vereadores, de todo mundo que a gente tem representando Nova Lima e em Belo Horizonte também, em Belo Horizonte também. Se Belo Horizonte não andar e continuar parada do jeito que ela tá, todo lugar que tentaram parar Belo Horizonte ele morreu. Belo Horizonte morreu. Belo Horizonte está vivendo uma crise de falta de pessoas que queiram viver lá dentro e morar e conviver e usar, então assim, eu já cansei de escutar gente falar que não pode que vão proibir que vão parar. Eu quero ver gente que quer fazer, que quer fazer um projeto bonito igual a esse, contempla tudo que o morador de Nova Lima e de Horizonte quer. Entendeu, inclusive de todas as classes sociais, aqui não estamos falando de cor não, estamos falando de natureza, de mobilidade, não estamos falando de povo não, estamos falando de convívio, nós estamos falando disso, não estamos falando que um povo é melhor que o outro que não, nós estamos falando do conjunto da sociedade usufruindo de um de um bem público. Agora isso é ruim? tem alguma coisa ruim nisso? Nós estamos querendo que todo o povo de Raposos, de tudo para lá, consiga passar e usar e depende dessa divisa, eu estou aqui há mais de 15 anos escutando essa conversa, entendeu, eu acho que agora é hora de pensar e fazer.”

Participante 7: Cida Miranda – “Boa noite! eu gostaria de agradecer, sou moradora da região há 25 anos, eu gostaria de agradecer o empenho das pessoas que se envolveram nesse projeto porque foram menos de 180 dias para essa apresentação aqui, realmente atender a todos nós, a todos os nossos anseios é difícil, mas como o outro morador aqui falou é um projeto a longo prazo a se desenvolver com outras ideias, com outras vias para ajudar aquilo que a gente vive todo dia aqui na região. Em 2018, eu pude participar de uma contagem da Polícia Militar, de um cadastro de pessoas que moravam na linha férrea, eram um entorno de 10 pessoas, hoje, a última vez que eu ouvi falar, tinha mais de 40 pessoas morando na linha férrea e eu enquanto moradora, eu não espero isso da região porque primeiro que não é uma qualidade digna para as pessoas que estão morando lá e nem para nós que moramos aqui, porque vê essa tristeza que é família sendo criada ali, não é a forma digna de um ser humano. Então eu agradeço as pessoas envolvidas, acredito que temos coisas para melhorar, não é a solução final é um projeto ainda, que vai passar por vários licenciamentos né, mas já demos um grande avanço porque este encontro aqui há poucos anos atrás ele era impensado porque as duas prefeituras não conversavam, então já evoluímos bem, quero parabenizar e acho que é o caminho certo precisamos, estamos muito necessitados porque meio ambiente é a qualidade nossa no trânsito, eu mesma já passei mal na avenida na Oscar Niemeyer, fiquei 40 minutos parada ali passando mal e o trânsito não andava, então isso também é qualidade é meio ambiente é a saúde do ser humano obrigada”.

Participante 8: Valmir Braga – “Boa noite a todos, Valmir Braga, eu sou presidente da UNIVIVA, estou presidente da UNIVIVA, vou ser o mais objetivo possível e eu gostaria só de fazer um pequeno detalhe, nós estamos aqui numa audiência pública de um acordo que foi entabulado por “n” entidades e pessoas para que a União Federal transfira para os municípios a área para que os municípios deem a destinação da área dentro dos parâmetros que foram fixados no acordo. Nós temos muita coisa pela frente e eu faço um destaque, a solução viária e nós lutamos por ela, a UNIVIVA é “amicus curiae” na ação civil pública que gerou esse acordo. O próprio documento denominado consolidação das análises intermunicipais na página 26 item B – obras, destaca “outro ponto importante é a previsão de intervenções significativas em áreas que estão fora das glebas a serem transferidas da união e que demandam articulações a serem viabilizadas” o que é isso? A área que a união vai transferir, espero que transfira para os dois municípios, não chega por exemplo no anel rodoviário não chega por exemplo além do ponto que ela morre ali na 356, serão necessários novos estudos, novas e demandas políticas, jurídicas para que o projeto de mobilidade seja alcançado, se não for feito isso nós vamos só mudar o ponto de estrangulamento, mas eu tenho certeza que os dois municípios terão capacidade para ir além das glebas porque transferir das glebas não estará solucionada a questão da mobilidade que eu entendo que mobilidade se insere dentro do gênero meio ambiente. Muito obrigado.”

Participante 9: Raquel Barcelos – “Gente, eu trabalho na área de urbanismo e um projeto como esse aqui eu só vi em poucos lugares do mundo, então eu fiquei muito impressionada, tenho que parabenizar vocês, foi um conjunto multidisciplinar impressionante que eu só vi em poucos projetos que eu estudei, mas eu não estou aqui para falar do que eu sou e do que eu faço. Eu sou uma moradora da Rua Rodrigo Otávio Coutinho há 10 anos e acho que posso falar um pouquinho do que eu vivo. A gente, eu vivo em um lugar em que as queimadas ocorrem a todo tempo porque a gente não tem uma vegetação nativa. A minha casa e o meu escritório que é na Rua Desembargador Jorge Fontana constantemente tem restos de queimada, a gente passa por um problema de segurança seríssimo ali que eu poderia ficar confortável na minha casa igual vários moradores do Belvedere estão confortáveis que esse projeto não passe, porque eles vão ficar reclusos dos seus apartamentos de luxo nas suas áreas de lazer de luxo e eu não acredito nisso. Eu acredito numa cidade viva, eu acredito no espaço público e eu quero sim ter felicidade e o orgulho de morar ao lado de um parque igual esse que a gente só vê no exterior e a gente vai ao exterior para ver isso e usufruir disso. Então eu acho que tem que ter um pouco de humildade para falar também que o que eles estão trazendo aqui é uma solução que talvez seja um exemplo para o Brasil, a gente não tá falando de uma obra simples não é uma obra muito complexa que eu acho que vai gerar muito trabalho, vai gerar um licenciamento ambiental complexo demais que não foi feito, acho que alguém não entendeu, mas ele ainda não foi feito, ele é um processo a ser feito dentro disso tudo e espero realmente que com a contribuição da sociedade civil a gente encontre uma solução para a mobilidade se esse é o ponto que tá pegando, vamos falar assim, e outra coisa não adianta nada fazer uma coisa linda dessa se a sociedade civil não tiver envolvida, se não tiver ativação, se não tiver associação cuidando do parque, então eu acho que é muito bem falou ele, vamos fazer acontecer, fazer acontecer da melhor forma possível, é só isso que eu queria dizer muito obrigada”.

Participante 10: José Eugênio de Avelar – “Boa noite às pessoas que aqui estão, parabéns os idealizadores do projeto apresentado, agradeço a Agência Metropolitana, prefeituras de Belo Horizonte e de Nova Lima pela essa grande iniciativa, eu sou José Eugênio, sou morador do bairro

Belvedere há 30 anos, hoje sou presidente da Associação dos Moradores do Bairro Belvedere é de conhecimento de que o bairro Belvedere virou principal solução viária do município de Nova Lima. Diante desse grave e insuportável problema, que diariamente enfrentamos, não obstante o altíssimo valor de IPTU que nos é exigido, pergunto às autoridades municipais, principalmente autoridades do município de Belo Horizonte: Existe previsão da ligação da Avenida Parque com a Avenida Jornalista Djalma Andrade? Há um estudo de tráfego que garante que o trânsito na região não traga impactos ainda mais negativos para os habitantes do Bairro Belvedere? Diante desse estudo, que não nos foi apresentado como representante dos moradores do Bairro Belvedere, a gente desde já solicita ter conhecimento. Muito obrigado a todos, boa noite”.

O Secretário de Obras de Nova Lima, Marcelo Henrique chama o engenheiro Osias pontuar sobre certos aspectos da mobilidade. Adianta que a solução da linha da Avenida Parque não é única, ela tá dentro de uma macro solução, de um número de vias que deverão ser implantadas a iniciar pela Jardim da Torre depois nós falamos na Rio de Peixe, estamos trabalhando na Nova Lima/Sabará, tudo para começar a licitar, executar obra, está sendo tratado como um macro projeto. Novamente acrescenta que não há solução fácil para um o problema complexo que se apresenta e que é necessário ter responsabilidade para conduzir isso da maneira que deve ser conduzida.

O técnico da Prefeitura de Nova Lima, Osias que coordenou o estudo de tráfego, informa que a premissa do estudo de tráfego foi trabalhar na área das glebas, que o estudo tinha que se ater à região que será passada da União às prefeituras. Informa que não seria possível fazer um projeto viário nesta área pequena para que resolva os problemas de Nova Lima e Belo Horizonte. Dentro do que se tinha para trabalhar, tentou-se fazer o melhor possível para conseguir resolver os problemas que já existem. O projeto parte de pesquisa de mais de 50 pontos de tráfego, micro simulações, a avaliação do que é o crescimento, da geração de tráfego do Bellagio, do Jardim da Torre todos esses lugares, o que isso vai gerar de tráfego utilizando modelos matemáticos para pensar o futuro dessa nova geração de tráfego. Esse estudo não exaure, então o estudo tem que ser mais amplo, é o começo. Informa que dentro do acordo preliminar o parque é prioridade, e traduz uma conciliação de interesses incluindo a questão da mobilidade. Informa que não estão desapropriando a área do cercadinho para fazer campo de futebol, que o projeto esta todo na área da gleba (representantes da sociedade civil discorda, dizem que não é uma gleba comum, perguntam se vai haver desafetação da área do cercadinho). Osias informa que o que estão fazendo é conseguir a transferência do terreno, que no processo de licenciamento ambiental haverá audiência e outras discussões do projeto. Quanto a questão do estudo de tráfego ele existe ele, é abrangente e ele tem que ser ampliado ao longo do tempo pegando mais áreas do que simplesmente essa.

O Subsecretário de Planejamento Urbano de Belo Horizonte, Pedro Maciel comenta sobre a pergunta que foi feita sobre os estudos de tráfego complementando a fala do Osias. Diz que é importante entender que essa discussão que tá sendo feita e esse acordo que foi assinado tem por objetivo a submissão desse projeto para a SPU para que essa área possa ser transferida para os municípios, o que não quer dizer que a etapa do licenciamento ambiental já foi cumprida de fato. Então essa é uma intervenção que se caracteriza como intervenção Viária significativa pelo artigo 345 da Lei 1181(acho que é acho que é o 345 mesmo senão é o 344) essa é uma

intervenção que se submeterá a um licenciamento de impacto urbanístico pelo município de Belo Horizonte, uma grande parte dessa intervenção tá dentro do município de Belo Horizonte e nesse momento obviamente serão solicitados estudos mais aprofundados e ali é que a gente vai poder, inclusive dentro do Conselho Municipal de Política Urbana discutir quais são os impactos, a questão do trânsito, quais são as medidas necessárias para que toda essa questão seja equacionada, mas que essa é uma etapa posterior. Explica que o acordo trata da transferência das áreas, transferida a área a gente inicia uma etapa de licenciamento que é importante.

Participante 11: Cláudia Pires - “Boa noite a todos, primeiro que bom que o Dr. Carlos Bruno está aqui fazendo uma defesa incisiva do projeto. A gente gostaria de lembrar a ele que esse pedido para que a área se transformasse num parque foi a partir de uma defesa da gente contra o governo Bolsonaro de colocar essa área à disposição da especulação imobiliária para que ela se transformasse numa avenida, então nós pedimos um parque na sentença do juiz que é o Mario de Paula. Ele deu pra gente o parque então a gente não está fazendo aqui nenhuma discussão. Eu vou me apresentar, sou a Cláudia Pires, eu sou arquiteta, eu trato a área com carinho porque eu nasci há 56 anos atrás em Nova Lima, então é a minha cidade natal, eu gosto muito dela, então eu acho que eu tenho legitimidade para falar sobre um assunto que é da minha cidade e eu não acho que esse assunto tenha sido tratado com cuidado, inclusive o senhor não ouviu a gente, o senhor não deixou a gente participar do grupo de trabalho, o senhor deu amicus curiae para a UNIVIVA que estava lá querendo uma avenida. Então, mas que fosse, mas a gente não participou dessa discussão agora eu queria fazer uma enquete aqui: quem já viajou pro exterior aqui? quem já foi para fora? Lá quando se fala de mobilidade se fala lá de carro ou de metrô? Trem, metrô né? ninguém fala de carro não gente, carro é coisa de país subdesenvolvido como o nosso, agora a segunda enquete: quem de vocês pega ônibus? quem pega ônibus gente? Quem pega 30 linhas de ônibus aqui? Quem pega ônibus? quem pega um lotado, vai lá pro Barreiro, vai lá pra cidade industrial, vai pra rodoviária? Então aqui, a grande maioria aqui tá falando de veículo automotor particular, a solução da Avenida Parque, não é parque é avenida, é revertida, o seu envelope veio com algumas áreas que podem no futuro inclusive ser descomissionadas e transformadas em Avenida porque aquilo não é uma unidade conservação Parque, nós pedimos uma unidade de conservação parque, então eu acho que essa questão ela por que ela é fundamentada em que? eu não vou tomar muito seu o tempo não, nem precisa cortar o microfone, mas ela é fundamentada em quê? A MBR, desde a década de 70, autoritariamente, na ditadura militar, instalou ali uma mina e detonou a Serra do Curral do lado de Nova Lima e deixou ainda algumas barragens que estão sendo descomissionadas hoje. Nós pedimos o parque como uma estratégia de reparação, tudo que vocês colocaram do Parque nós gostamos, pode colocar nós não queremos Avenida é essa que é a questão aqui, então eu sou arquiteta, sou urbanista, entendo as questões que a minha colega falou aqui a Raquel, concordo com ela mas não concordo com a Avenida, então tudo que vocês colocaram os dois municípios podem colocar na proposta, mas nós somos peremptoriamente contra a Avenida.”

Participante 12: Laura Lima - “Boa noite a todos, sou a Laura Lima, sou jornalista, tenho uma ligação profunda com Nova Lima e com Belo Horizonte, sou nascida em Belo Horizonte morava até 4 meses aqui no bairro belvedere na mesma rua sua, nunca te vi no nosso movimento que é o do Parque Linear, mas por favor pode vir participar. Com Nova Lima tenho uma ligação profunda com meus antepassados que dão nome às praças, a teatros da cidade, tinha casa lá até poucos anos, foi vendida depois que meu pai faleceu e me mudei daqui. Como o morador ali da

região disse por causa do trânsito também, outros projetos, um projeto pessoal, acabei me mudando daqui. Vou tentar todo o meu poder de concisão de jornalista para poder falar de toda a indignação que eu estou de estar aqui hoje pela primeira vez podendo falar, manifestar publicamente com a presença de autoridades públicas sobre o nosso movimento que é o do Parque, da defesa do Parque. Eu morava ali na Rua Rodrigo Otávio Coutinho de frente pro parque, olhava para lá e falava: por que que essa área não tá sendo aproveitada como deve por toda a população de Belo Horizonte e de Nova Lima, isso aqui é um parque pronto como a gente vê em várias cidades do mundo inteiro, um Parque Linear que devia estar sendo usado por toda a população das duas cidades e fui conhecer a história dessa área com a ajuda do Ubirajara que tá aqui hoje que é o presidente de uma das associações do bairro belvedere, que me levou a caminhos para eu entender a importância dessa área e da defesa dela, defesa ecológica para nossa sobrevivência tá gente, pode parecer uma área muito pequenininha pra gente falar de defesa da vida, mas é, porque por um ponto que foi abordado aqui já, ela compreende parte da estação do cercadinho e ela recebe água da chuva que abastece os mananciais do cercadinho que mantém viva, água, que é consumida por nós. Apenas 2% que restaram da água que é produzido que nasce em Belo Horizonte porque o restante a gente já busca nas cidades da região metropolitana, então, uma rodovia ali vai acabar com o aquífero do cercadinho, com água e é um absurdo se falar numa hipótese dessa numa situação em que estamos vivendo como a de hoje, que é de ameaça de mudança climática, de ameaça a água, de ameaça ao nosso clima, temperatura que a gente vê como vem mudando e que vai mudar. E quando se fala de parque é Parque para as pessoas andarem a pé, não é para ter Avenida cortando né, a gente fala de recuperar todo o paisagismo com a vegetação natural que é louvável demais, aliás é louvável também o que o Ubirajara fez há mais de 20 anos quando a linha foi desativada, que foi plantar essas árvores que tem lá hoje, porque era as mudas que a associação conseguiu e que são o que protegem aquela área até hoje, porque senão ela estaria mais invadida, teve mais alguém aqui que falou de invasão, que é um absurdo, tem famílias morando ali, essa área já estaria toda invadida, porque ela nunca teve a proteção que nós pedimos há anos com o nosso movimento, que a gente queria proteger os moradores da região, tem dinheiro para isso, ofereciam, falavam a gente quer cercar, a gente quer proteger, a gente quer garantir a infraestrutura de parque para essa área e isso nunca nos foi permitido e hoje a gente sabe porquê. Bom meu tempo foi esse, tem mais gente para falar também pelo movimento.”

Participante 13: Benny Cohen – “Eu queria pegar o gancho nas suas palavras, você falou assim: é “preciso ter carinho com a natureza”, neste projeto carinho com a natureza é não passar a rodovia, aquela é uma área de preservação ambiental, está na nota técnica produzida brilhantemente pela Cláudia e pelo Marcelo Souto, integrante do movimento de Defesa do Parque Linear e que integrou o texto apresentado pelo Dr. Carlos Bruno, ao Dr. Mário de Palma que acabou concedendo a liminar proibindo o leilão da área na época do Governo Bolsonaro. Portanto, todos os argumentos que estão colocados lá e não são argumentos políticos, não são achismos, são argumentos técnicos, comprovam que aquela área precisa ser preservada. Infelizmente Nova Lima sofre com os problemas de trânsito causados pelo próprio município que tem um plano diretor permissivo que permitiu todo tipo de construção, prédios de 30 andares com 5, 6 vagas e hoje sofre por causa disso e agora quer empurrar a solução do problema para Belo Horizonte. Isso não pode acontecer, as soluções de trânsito para Nova Lima são necessárias mas não podem passar pelo Parque Linear é preciso encontrar outras soluções, quais são? eu não sei, mas há pessoas especializadas que podem estudar os mapas e encontrar esses caminhos desde que não seja no Parque Linear. Muito obrigado”.

Participante 14: Ubirajara Pires – “Boa noite a todos, eu vou pedir um tempo um pouquinho maior porque eu estou aí há 40 anos à frente desses problemas. Eu trabalhei na década de 70 na (urivil), na topografia daquela via, eu conheço todas as cotas na minha memória e as diferenças de níveis existente. Acho até um pouco improvável que eu não vi as cotas nem o projeto como vão acessar essa provável via ao Belvedere e a Nova Lima. Segundo, eu trabalhei no loteamento, assistente, que tem pessoas que sabem do belvedere 2 e 3 na década de 76 (década de 70, ano 1976) eu sou presidente da associação do Belvedere, dos amigos do Belvedere, o presidente da associação está aqui também das casas que são duas associações há 24 anos, entrei para ficar um ano e estou até hoje. A defesa daquela área, quando foi nos comunicado da primeira invasão das linhas e roubo dos trilhos, nós assumimos a associação o controle e se não há invasão hoje foi graças à associação do bairro e de uma pessoa que hoje não está mais conosco, S.r Valmir conhece, Cláudio Manso, punha respeito em qualquer lugar que ia e aquilo foi preservado. Quanto a questão do não leilão da área nós da associação promovemos o encontro que o Dr. Carlos participou, nós convidamos, hoje agradecemos, na época o senador, hoje Ministro Alexandre, eu o convidei pessoalmente, mais seis deputados federais que estiverem, tantos estaduais e vereadores, com o Dr Carlos e outras autoridades e fizemos um encontro para que o leilão não houvesse. O ministro, hoje Alexandre, nos deu a resposta continue com as ações que vocês estão promovendo através do Procurador mas o governo já me respondeu e os deputados, a área, se houver leilão daquele grande pacote, esta área estará fora. Foi a nossa luta, então quando eu vejo o projeto que está sendo proposto e que diz da sociedade civil o que que é sociedade civil somos nós, eu estou há 40 anos vivenciando isso, não fui contactado nenhuma vez, nós procuramos a promotoria pública para participar, foi nos prometido a nossa participação, não fomos convidados. Eu acho que um projeto dessa qualidade tem que respeitar opinião daqueles que vivem em Belo Horizonte também, aqueles que por aquela área Lutaram. Vai ter uma avenida? tem que ter a nossa participação, nós estamos de acordo, nós somos 2 milhões de pessoas, eu represento uma parte do bairro ou o conjunto, vamos chamar o Belvedere de uma única área pros dois presidentes aqui presentes, então eu acho que no acordo que foi feito, tá aqui vou ler os trechos para terminar, “no estudo de impacto de avaliação alternativa a ser desenvolvida deverá conter no mínimo avaliação de diferentes alternativas e soluções de traçados e suas exceções viárias seus custos e impactos” Quem é que promoveu isso? quem é que entregou isso de alguma forma para a sociedade civil? “avaliação da solução de transporte coletivo sobre os trilhos” ninguém sabe, não foi nos informado e nem nos convocaram para estudar Isso. “avaliação e quantificação dos impactos especialmente com relação aos impactos ambientais sobre a estação ecológica do cercadinho e sobre a Serra do Curral com respectivas medidas mitigadoras e compensatórias” então eu solicito que qualquer que for o andamento desse projeto que a participação da sociedade civil e que tenha também uma audiência pública para nós que residimos em Belo Horizonte, porque o projeto de alguma forma que vai agredir o impacto nas nossas vias tem que ser com a nossa participação. Então é isso que eu espero que a sociedade civil a partir dessa data de hoje tenha a participação e não seja excluído como fomos até o presente momento.”

Participante 15: Alberto Viotti - “Boa noite a todos, eu sou morador da Alameda do Morro há 15 anos, o nosso problema lá é seríssimo, a gente de 7 horas às 8 da manhã a gente leva 20 minutos a meia hora para sair de casa, eu estou falando em andar um quarteirão, então eu vou concentrar um pouco na junção da Alameda do morro com a o Belvedere ali. Pelo que eu vi, e achei estranho que ninguém falou aqui que vai ter uma ligação de Nova Lima, da cidade de Nova Lima chegando no trecho três ali, ou seja, vai chegar um trânsito da cidade, da MG 30 até o

trecho três e vai ter uma saída dessa rua nas rotatórias que seriam hoje na de Djalma. Então, qual que é o impacto de trânsito, vão vir caminhões e caminhões chegando ali naquela rotatória e eu até pergunto para que o trecho três e para que o trecho quatro senão para a expansão urbana? não tem o mínimo sentido de mobilidade, então pra gente a mobilidade vai ser o máximo um. Outra pergunta que eu faço para finalizar aqui pro pessoal e para a Agência Metropolitana, a gente sabe que o acesso majoritariamente do Vila da Serra é pela aquelas duas rotatórias que vem do Belvedere, 70% dos moradores de Vila Serra passa ali, 30% dos moradores de Vale Sereno passa ali vão passar. Por que deixaram fazer ali uma obra 18.000 M2 que vai ser um Verde Mar e por que que deixaram fazer ali dois shoppings? Não existe a preocupação com trânsito? era uma solução simples de aumentar a rotatória ali, então a complicação começou ali e agora vem com a solução que eu acho que não vai melhorar nada. Obrigado.”

Participante 16: Solange – “Boa noite a todos, eu sou moradora de Belo Horizonte, eu vim aqui hoje para fazer algumas perguntas e eu gostaria de pedir encarecidamente que elas sejam respondidas, então anotem aí porque a tia vai falar. Eu queria saber gente por que que o Quilombo Manzo e o Quilombo dos Luizes que estão a 4,5 Km do empreendimento Rodovia, na zona de restrição para rodovias e não foram citados em nenhuma vez nos estudos ambientais. Eles serão consultados? será respeitada a convenção 169 da OIT? será? eu quero resposta por favor, vou fazer todas as perguntas e vocês respondem depois tá. Outra coisa que eu fiquei bem curiosa foi que o Bairro Bellagio, que foi construído de forma irregular e hoje não está ocupado, mas ele ganhou uma rotatória na sua frente que irá adensar, isso irá gerar mais adensamento popular na área? serão 18.000 vagas para carros. É fundamental que seja realizada uma consulta prévia em BH, eu queria saber se ela vai ser realizada? isso é de suma importância pros moradores de Belo Horizonte. Como que adensar a área e colocar muito mais carro nela vai melhorar o trânsito? tá incoerente, para mim se a gente vai pôr mais carro no pedaço, na bagaça, vai ter congestionamento do mesmo jeito, isso se não piorar. Por que que a estrada tá dentro do terreno da mina das águas que é da Vale? que mata Rio mata peixe e mata gente, porque não foi acidente tá. Eu queria saber se ela vai ser beneficiada com dinheiro público? é isso que eu estou entendendo? vai se construir uma rodovia para beneficiar a Vale que mata Rio mata peixe mata gente? Eu quero saber qual que é o impacto na via tanto de das novas moradias que serão instaladas no Bairro Bellagio e na Mina das Águas Claras em função do aumento significativo de veículos? se o acordo de vocês estabelece que não haverá adensamento tá, uma coisa estranha, não vai ter adensamento populacional, qual que é o sentido de colocar uma rotatória na entrada do bairro que foi construído de forma irregular e que hoje não está ocupado? estamos falando do Bairro Bellagio. E aí eu vou falar para vocês a minha opinião, assim que é para refletir. Projeto Parque linha férrea, para mim quando coloca projeto Parque linha férrea se fosse para fazer realmente só aquela parte linda de paisagismo, de recuperação legal, mas quando você põe uma avenida ali, essa avenida não tá num parque, ele não é um parque linha férrea. É igual eu falar assim gente, que eu tenho uma Açougue Hospital, ressuscita ou mata, não já chega ali é morto. Aí qual é? Aí eu pergunto gente, eu vou ser respondida? Eu espero que sim tá, para cada pergunta que eu fiz, porque o futuro é ancestral já diz Ailton krenak e o que a gente tem que lembrar é que água é vida, não adianta vocês terem os carros de vocês, não adianta vocês terem as casas de vocês, se acabar a água, Belo Horizonte já não tem água e ali vocês vão acabar com a nascente do cercadinho, vocês acham que vale a pena, sabe por que? no futuro a água vai valer ouro, meu pai dizia que o mundo ia acabar por causa de água que ia ter guerra mundial por causa de água. Minas Gerais já está condenada a não entrar nessa guerra por quê nós estamos com uma barragem rompendo numa cidade próxima da gente, nós temos a Vale e todas as outras

mineradoras que se hoje chovesse a quantidade que choveu no Rio Grande do Sul essas barragens iriam colapsar e iriam chegar no oceano, mas não ia chegar igual foi só Mariana não, ia chegar para contaminar o país, mas aqui ia virar deserto, então toda essa briga, toda essa discussão pro meu umbigo porque eu tenho carro, porque eu tô parada, vamos fazer uma experiência todo mundo aqui, entrar os meninos vestidos de mulher, porque eu quero eles vestidos de mulher, e as meninas podem de menina mesmo e aí eu queria ver todo mundo no ônibus bem apertado, sem ar condicionado para vocês entenderem alguma coisa que é eu saí do meu próprio rabo porque eu sento tampo e eu estou fazendo o quê? Vou falar para vocês isso para mim é uma palhaçada, muito cuidado gente, agora eu gostaria por favor as respostas.

Participante 17: Eduarda Otelo - “boa noite gente, meu nome é Eduarda, sou moradora aqui de Nova Lima, vou procurar ser breve e fazer algumas perguntas, me senti muito contemplada por várias das falas aqui. A gente precisa ter um olhar mais carinhoso com as pessoas e com o meio ambiente, não dá para a gente pensar em futuro sem considerar essas coisas. E aí eu queria fazer algumas perguntas que para mim são essenciais e também fazer um pedido de encaminhamento. A primeira pergunta eu acho que tem muito a ver com a última fala e eu gostaria de saber se os estudos de impacto de tráfego e o ambiental consideraram o impacto que o condomínio Bellagio pode gerar nessa fluidez do trânsito? A segunda pergunta que tem muito a ver com o que você falou que eu esqueci seu nome desculpa, isso Felipe e o outro Felipe também fui muito contemplada, assim pelos Quilombos pelas várias questões que foram trazidas, a questão de direitos humanos para mim é essencial, mas do ponto de vista dos trabalhadores que foi o que o outro Felipe levantou e considerando o tráfego de pedestres ali, a gente sabe que várias pessoas trafegam pela estrada em condição de muito perigo hoje, isso tem que ser levado em consideração e aí quando a gente põe e tem isso no documento a possibilidade de cobrança para entrada no parque a gente exclui os trabalhadores que precisam dessa passagem, ter segurança ali. Então eu gostaria que o encaminhamento aqui hoje fosse, como teve um burburinho na hora que ele falou com a possibilidade de, considerando que isso não seria uma possibilidade, então queria que aqui fosse feito um compromisso público de que não seja feita a cobrança de entrada nesse parque em momento algum, com ou sem Avenida exatamente. Também considerando as pessoas que estão vivendo ali ao lado da linha férrea, as ocupações, eu queria que fosse detalhadamente apresentado ou minimamente detalhado o projeto de reassentamento dessas famílias, uma vez que só foi citado de forma geral no projeto e isso para mim é essencial já que a gente está tratando de vidas de pessoas e de vida de meio ambiente.

E por fim, também retomando outras falas que foram trazidas aqui e também uma fala de uma pessoa, de um técnico da gorcex que falou no plano diretor no último sábado, não tem nenhuma semana, ele diz o seguinte, que a questão de mobilidade em Nova Lima para ser resolvida precisa ser pensada além das rodovias. Então, considerando o que ele próprio falou, o que o plano diretor traz como centralidade da mobilidade em Nova Lima e Nova Lima Belo Horizonte, considerando o que esse projeto traz de manutenção da linha férrea de preservação da linha férrea e do próprio nome que é Parque Linear da linha férrea, eu gostaria de saber se foi pensado, ainda que futuramente, a possibilidade de outros modais ou de alguma integração entre Rodovia e linha férrea?

Newton de Carvalho da Agência Metropolitana, informa que no site oficial do projeto tem um formulário online para encaminhamento de contribuições escritas que ficará disponível até o dia 20/12/24 e que vai ser elaborado um relatório final com todas as contribuições verbais e online que também ficará disponível no site.

Participante 18: Daniel Ferreira – “boa noite a todos, eu sou morador, fui morador do Belvedere durante 10 anos, sou morador hoje do Vila da Serra já há 10 anos também, conheço bem a região onde o projeto tá sendo proposto. Hoje é uma região completamente abandonada, mal cuidada, com risco de segurança, eu faço atividade física na região, é pessimamente mal cuidada e vejo o projeto com ótimos olhos. A questão do Parque, acho que pelo que eu percebi a maioria tem até uma opinião muito positiva, mas eu vou um pouco além, eu acho inconcebível um projeto dessa magnitude que não contemple uma solução de mobilidade urbana e nesse caso, está, que seja a melhor solução a rodovia. Isso porque, eu sempre parto de um ponto de vista mais prático, então, eu vi algumas manifestações falando assim “a eu vou me mudar” ou “eu me mudei da região”, isso não é uma solução para a região é uma solução individual, eu outra solução “a Belo Horizonte vai ser muito impactada”, olha gente, essa região aqui, ela tem uma ligação muito maior com Belo Horizonte que com a Nova Lima, as pessoas que residem aqui já transitam em sua grande maioria no sentido Belo Horizonte e hoje é um verdadeiro inferno para as pessoas que moram aqui, então falar em outros modais, para mim, também me parece um sonho uma coisa lúdica falar em metrô. Belo Horizonte não consegue ter um metrô minimamente decente que ligue a cidade, então nós temos que ser prático gente, nós temos um problema gravíssimo de mobilidade urbana, gravíssimo, quem mora aqui merece ter dignidade, seja utilizando carro, bicicleta, ônibus ou o que seja, e eu acredito que o projeto, pessoas super competentes estão estudando, não é que não possa ser aprimorado ou possa ser ajustado, mas uma solução somente de um parque me parece uma solução incompleta, porque as pessoas que moram aqui merecem uma solução para essa questão do trânsito. Certamente essa avenida não é a solução definitiva, ninguém é ingênuo de achar com uma avenida de 5 km vai resolver um problema de trânsito dessa magnitude, mas ela precisa ser implementada, é um passo inicial, é importante e a minha colocação. Então eu vi alguns contrapontos e quis trazer à luz, uma questão também de realidade, não adianta Belo Horizonte brigar porque nós já passamos lá, a gente já usa o acesso lá. Hoje eu faço um uso por exemplo, aí no meu caso particular, não queria generalizar, mas eu saio daqui e vou no sentido anel rodoviário, eu acesso o trevo do BH Shopping que é Belo Horizonte que cria um caos pra cidade de Belo Horizonte e que poderia ser resolvido com essa situação e é uma situação de milhares de carros que a gente vê fluxo para lá. Então, eu só queria fazer essa ponderação que no meu ponto de vista o projeto precisa da parte de mobilidade urbana senão ele se torna um projeto incompleto, de um parque belíssimo do lado de um caos onde as pessoas não vão ter qualidade de vida porque vão estar sempre presas em trânsito e falar em modais espetaculares, tomara que a gente consiga nesse projeto, com essa equipe e convido a fazer uma etapa dois de construir um outro modal que seja mais eficiente do que a gente tem hoje. Obrigado.”

5. ENCERRAMENTO

Marcos Vinícius Lopes, Diretor-Geral da Agência de Desenvolvimento da Região Metropolitana de Belo Horizonte, encerrou o evento por volta das 22:20, agradecendo a todos os presentes e destacando a importância do momento de participação onde foi possível ouvir uma pluralidade

de opiniões, de interesses, o próprio conhecimento técnico, discutindo essa questão. Ressalta a complexidade da questão que não vai ter uma solução fácil ou simples, mas vai ser uma solução construída e debatida entre todos os partícipes, principalmente as prefeituras de Belo Horizonte Nova Lima. Informa que a Agência RMBH se propôs contabilizar e registrar todas as contribuições e colocá-las para composição do relatório final que vai compor o processo a ser apresentado a SPU. Esclarece que os processos participativos poderão aprimorar o projeto final.