

MARIA AUXILIADORA DE MORAES MOREIRA

**LEGALIDADE E LEGITIMIDADE NO LICENCIAMENTO
AMBIENTAL DE EMPREENDIMENTOS DE IMPACTO DE
INICIATIVA DO PODER PÚBLICO MUNICIPAL EM BELO
HORIZONTE**

BELO HORIZONTE

ESCOLA DE ARQUITETURA DA UFMG

2007

Livros Grátis

<http://www.livrosgratis.com.br>

Milhares de livros grátis para download.

Maria Auxiliadora de Moraes Moreira

**LEGALIDADE E LEGITIMIDADE NO LICENCIAMENTO
AMBIENTAL DE EMPREENDIMENTOS DE IMPACTO DE
INICIATIVA DO PODER PÚBLICO MUNICIPAL EM BELO
HORIZONTE**

Dissertação apresentada ao Curso de Mestrado da Escola de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal de Minas Gerais, como requisito parcial à obtenção do título de Mestre em Arquitetura e Urbanismo.

Área de concentração: Teoria e Prática do Projeto de Arquitetura e Urbanismo

Orientadora: Prof^ª Dr^ª Jupira Gomes de Mendonça.

Belo Horizonte

Escola de Arquitetura e Urbanismo da UFMG

2007

FICHA CATALOGRÁFICA


M838l Moreira, Maria Auxiliadora de Moraes
 Legalidade e legitimidade no licenciamento
 ambiental de empreendimentos de impacto de
 iniciativa do poder público municipal em Belo Horizonte
 / Maria Auxiliadora de Moraes Moreira. - 2007
 166 f. : il. + 1 CD-ROM

 Orientadora: Jupira Gomes de Mendonça
 Dissertação (mestrado) - Universidade Federal de
 Minas Gerais, Escola de Arquitetura.


 1. Direito ambiental 2. Política ambiental 3.
 Planejamento urbano - Belo Horizonte, Região
 Metropolitana de (MG) 4. Meio ambiente – Belo
 Horizonte (MG) - Legislação 5. Gestão ambiental
 6. Impacto ambiental I. Mendonça, Jupira Gomes de
 II. Universidade Federal de Minas Gerais. Escola de
 Arquitetura III. Título

CDD : 574.5

Dissertação defendida junto ao Programa de Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal de Minas Gerais e aprovada em 30 de outubro de 2007, pela banca examinadora constituída pelos seguintes professores:



Professora Jupira Gomes de Mendonça –EA/UFMG



Professora Heloísa Soares de Moura Costa – IGC/UFMG



Professor Carlos Aurélio Pimenta de Faria – PUC-Minas

“O esforço é vida; é um constante provar a capacidade de produzir, de fazer, de realizar”

Do livro Introdução ao conhecimento Logosófico
Autoria de Carlos Bernardo González Pecotche (Raumsol)

Agradeço a Deus pela vida que me permitiu esse esforço

AGRADECIMENTOS

“O tempo real do homem é o tempo da conversa calma, o tempo de perambular pela cidade, o tempo de encontrar os amigos, o tempo de ser feliz.” (Ana Clara Torres Ribeiro – Professora do IPPUR/RJ)

A todos que me apoiaram nessa jornada e me ajudaram a ser feliz.

À minha orientadora professora doutora Jupira Gomes de Mendonça, pelas orientações, compreensão, carinho e oportunidades que me proporcionou.

Ao professor doutor Edésio Fernandes pelo apoio na escolha do tema e pela chance de participar como ouvinte do curso “O Estatuto da Cidade e os novos instrumentos de planejamento urbano”

À professora doutora Heloísa Soares de Moura Costa, pela criteriosa avaliação no Seminário de Dissertação, e por ter aceitado participar da minha Banca examinadora.

Ao professor doutor Carlos Aurélio Pimenta de Faria, também por ter aceitado participar da minha Banca examinadora.

A todos os professores do Mestrado, pelos valiosos ensinamentos que me transmitiram.

A todos os funcionários da Escola de Arquitetura, sempre prontos para me atenderem, em especial a secretária do NPGAU Renata Albuquerque Araújo e o pessoal da biblioteca, sobretudo, Moema Brandão da Silva e Marco Lorena Queiroz, pela preciosa ajuda nos vários momentos de dificuldade.

A todos os funcionários dos órgãos onde coletei informações, cujos nomes não ousei mencionar, para não cometer injustiças. Aos meus colegas da PBH que torceram por mim.

À Secretária Municipal Adjunta do Meio Ambiente, Flávia Mourão Parreira do Amaral, pela eficiência, boa vontade em ajudar, desprendimento e amizade.

A todas as pessoas que entrevistei, por gentilmente me receberem em sua rotina atribulada.

Aos meus colegas de mestrado pela companhia, trocas de experiências, energia positiva e horas agradáveis que passamos juntos, tanto no curso, quanto nos aniversários, almoços, viagens, eventos.... momentos inesquecíveis!

A todas as pessoas que conheci, foram tantas! Meus colegas da PUC-Minas no curso do Edésio, meus colegas no IGC, companheiros de Congressos, Colóquios e Seminários, àqueles que reencontrei, quantas oportunidades!

À minha família, pelo apoio e carinho de sempre e aos meus amigos, pelas ausências compreendidas.

RESUMO

A emergência do licenciamento ambiental em Belo Horizonte ocorreu, como em diversos locais, mais em função de uma demanda social, devido a reclamações e denúncias de vizinhos (forma de participação), do que da exigência da legislação propriamente dita. Apesar de já existirem leis nas esferas federal, estadual e municipal, como, por exemplo, a Lei federal n. 6938/81, que instituiu a Política Nacional do Meio Ambiente e criou a avaliação de impacto ambiental, o licenciamento ambiental só foi institucionalizado como rotina administrativa na Prefeitura Municipal de Belo Horizonte, após a sanção da Lei municipal n. 7.277 em 17 de janeiro de 1997, que instituiu a licença ambiental no município. Entendemos que, tanto a emergência quanto a institucionalização do licenciamento urbano-ambiental constituem-se em um processo de difícil amadurecimento e equacionamento. Uma das dificuldades encontradas nesta questão é a dicotomia existente entre os aspectos urbanos e os ambientais, pois, estes conceitos carecem de um diálogo, visto que não são fenômenos isolados, mas integrados. Outro desafio é efetivar a função social da cidade introduzida pela Constituição Federal de 1988 e enxergar que a cidade é uma produção coletiva, e não do Estado, e aplicar os instrumentos de participação da sociedade no seu planejamento e na sua gestão, trazidos pelo Estatuto da Cidade, em 2001. Este trabalho parte de teorias urbanas contemporâneas, adotando novos paradigmas que possibilitaram discutir o processo de licenciamento urbanístico ambiental de empreendimentos de impacto de iniciativa do Poder Público Municipal em Belo Horizonte, sob a ótica da integração da legislação urbano-ambiental e da participação social. Propusemos uma reflexão sobre as especulações de Boaventura de Sousa Santos sobre os paradigmas emergentes a respeito da ciência, para fundamentar a constatação da dicotomia existente entre teoria e prática, entre legalidade e legitimidade. Como estudo empírico, tomamos o processo de licenciamento urbanístico ambiental da nova rodoviária de Belo Horizonte, comparando a sua forma de licenciamento através do instrumento de origem ambiental, Estudo de Impacto Ambiental – EIA com os critérios mínimos exigidos pelo Estudo de Impacto de Vizinhança – EIV, proposto pelo Estatuto da Cidade, que vem de uma trajetória política. O estudo teve como objetivo de verificar a construção de novos compromissos sociais e disposições institucionais capazes de propiciar a participação social efetiva, através de instrumentos legais tidos como mediadores dos interesses públicos e

privados nos processos de licenciamento ambiental de empreendimentos de impacto de iniciativa do Poder Público Municipal de Belo Horizonte.

Palavras-chave – Legislação urbano-ambiental. Licenciamento ambiental urbano. Gestão urbano-ambiental. Participação

ABSTRACT

The emergency of environmental license in Belo Horizonte has happened like in many places, more from a social demand caused by complains and denunciations, than for legal exigencies. Although the existence of federal, departmental and municipal laws, like the Federal law # 6.938/81, that has instituted the Environmental National Policy, and created environmental impact evaluation, the environmental license has only been institutionally practiced by the city administration after the municipal law # 7.277's sanction in January 17, 1997, that instituted the environmental license in the city. We think that the emergency and the institutional process of urban and environmental license are processes of difficult maturing and equating. One of the difficulties found in this question is the dichotomy existent between the urban and environmental aspects, therefore these concepts need to dialog each other, considering that they are not isolated phenomenon, but integrated. Another challenge is to effect the city social function, introduced by the 1988's Federal Constitution, and realize that the city is a collective production, instead of a State one, and apply the society's participation tools in its planning and administration, brought by the City Statute in 2001. This study starts with contemporary urban theories, adopting new paradigms able to discuss the environmental urban license process of public impact projects in Belo Horizonte city, under the vision of environmental urban laws and social participation. We propose a reflection about Boaventura de Sousa Santos's thought about science to explain the dichotomy between theory and practice, legality and legitimacy. We took the Belo Horizonte's case of its New Bus Station environmental urban license process to compare the license by the environmental method, the Environmental Impact Study with a new instrument became from political roots, the Neighborhood Impact Study, brought by 2001's City Statute. This essay aimed to verify the construction of new social proposes in direction of social participation increase, through legal instruments, supposed as public and private interest's mediators in urban and environmental license processes of municipal impact projects.

Keywords: Environmental-urban legislation. Urban environmental license. Environmental-urban administration. Participation.

LISTA DE I/ FIGURAS

Figura 1	Feira de Amostras / Praça Rio Branco – 1940 _____	85
Figura 2	Feira de Amostras / Praça Rio Branco – 1962 _____	86
Figura 3	Vista aérea da atual rodoviária de Belo Horizonte _____	87
Figura 4	Alternativas propostas de localização para a nova rodoviária de Belo Horizonte _____	88
Figura 5	Localização da nova rodoviária de Belo Horizonte em relação aos principais eixos de transporte do município _____	89
Figura 6	Área do Calafate onde será construída a nova rodoviária de Belo Horizonte _____	90
Figura 7	Região da nova rodoviária de Belo Horizonte e equipamentos urbanos adjacentes _____	90
Figura 8	Implantantação do projeto da nova rodoviária de Belo Horizonte sobre vista aérea da região _____	91
Figura 9	Perspectiva do projeto da nova rodoviária de Belo Horizonte apresentado na audiência pública promovida pelo COMAM em 28 de dezembro de 2005 _____	92
Figura 10	Mapa do Plano PARTIU _____	96
Figura 11	Delimitação da Vila Calafate sobre vista aérea _____	103

LISTA DE QUADROS

QUADRO 1 Belo Horizonte - Leis e decretos utilizados na formulação da LM 7277/97-

80

QUADRO 2 Empreendimentos de impacto de iniciativa do poder público municipal de Belo Horizonte para o licenciamento dos quais foram feitas audiências públicas-

117

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ABEP – Associação Brasileira de Estudos Populacionais
AIA – Avaliação de Impacto Ambiental
ACSCD - Associação Comunitária Social, Cultural Desportiva dos bairros Gameleira e Nova Suíça e Adjacências
ADE – Área de Diretrizes Especiais
ALMG – Assembléia Legislativa de Minas Gerais
APA-Sul – Área de Proteção Ambiental Sul
APCBH – Arquivo Público da Cidade de Belo Horizonte
BHTRANS – Empresa de Transporte e Trânsito de Belo Horizonte
BID – Banco Interamericano de Desenvolvimento
BIRD – Banco Mundial
CAOMA – Centro de Apoio Operacional das Promotorias de Justiça de Defesa ao Meio Ambiente, Patrimônio Cultural, Urbanístico e Habitação
CBTU – Companhia Brasileira de Trens Urbanos
CDPCBH – Conselho Deliberativo do Patrimônio Cultural de Belo Horizonte
CEFET – MG – Centro Federal de Educação Tecnológica de Minas Gerais
CEIVAP - Comitê da Bacia Hidrográfica do Rio Paraíba do Sul
Ceresp – Centro de Remanejamento de presos
CF-88 – Constituição Federal de 1988
CMBH – Câmara Municipal de Belo Horizonte- CEIVAP.
COMAM – Conselho Municipal do Meio Ambiente
COMPUR – Conselho Municipal de Política Urbana
CONAMA – Conselho Nacional do Meio Ambiente
CONSEP 125 – Conselho Comunitário de Segurança Pública
COPAM – Conselho de Política Ambiental
CPJMHU – Coordenadoria das Promotorias de Justiça Metropolitana de Habitação e Urbanismo
CREA – Conselho Regional de Engenharia e Arquitetura
DN – Deliberação Normativa
DEM – Democratas
DEMETRÔ – Departamento de Transportes Metropolitanos
DOM – Diário Oficial do Município
EIA – Estudo de Impacto Ambiental
EIV – Estudo de Impacto de Vizinhança
FADE – Fórum da Área de Diretrizes Especiais
GEXMA – Gerência Executiva do COMAM
GEIUR – Gerência de Programas de Inclusão Urbana
IBAMA – Instituto Brasileiro do Meio Ambiente
IBDU – Instituto Brasileiro de Direito Urbanístico
IEPHA / MG - Instituto Estadual do Patrimônio Histórico e Artístico de Minas Gerais
IPCAE – Índice de Preços ao Consumidor Amplo Especial
IPTU – Imposto Predial e Territorial Urbano
ITBI – Imposto de Transmissão de Bens Imobiliários
LI – Licença de Instalação ou Licença de Implantação
LO – Licença de Operação

LOM –Lei Orgânica do Município
LOMBH –Lei Orgânica do Município de Belo Horizonte
LP – Licença Prévia
LPOUSBH/96 – Lei de Parcelamento, Ocupação e Uso do Solo de Belo Horizonte de 1996
LPOUSBH/00– Lei de Parcelamento, Ocupação e Uso do Solo de Belo Horizonte de 2000
LUOS/85 – Lei de Ocupação e Uso do Solo de Belo Horizonte de 1985
Metrobel – Companhia de Transportes Urbanos da Região Metropolitana de Belo Horizonte
MOMTI – Modelo Metropolitano de Transporte Integrado
MPE – Ministério Público Estadual
NEPA – National Environmental Policy Act
NEPAL – Núcleo de Estudos e Pesquisas da Agenda 21 Local
NPGAU –Núcleo de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo
OP – Orçamento Participativo
PARTIU – Plano Articulado para Transporte de Integração Urbana
PBH – Prefeitura Municipal de Belo Horizonte
PCA – Plano de Controle Ambiental
PGE – Plano Global Específico
PL – Partido Liberal
PLAMBEL – Planejamento da Região Metropolitana de Belo Horizonte
PMDB – Partido do Movimento Democrático Brasileiro
PDBH – Plano Diretor de Belo Horizonte
PFL – Partido da Frente Liberal
PGE – Plano Global Específico
PGM – Procuradoria Geral do Município – 1996
PPS – Partido Progressista Social
PROAS – Programa de Assistência Social
PRR - Programa de Remoção e Reassentamento
PSB - Partido Socialista Brasileiro
PT – Partido dos Trabalhadores
PTC – Partido Trabalhista Cristão
RCA – Relatório de Controle Ambiental
RIMA – Relatório de Impacto Ambiental
RFFSA – Rede Ferroviária Federal SA
RMBH - Região Metropolitana de Belo Horizonte
RN – Resolução Normativa
SE-4 – Setor Especial 4 - favelas
SISNAMA – Sistema Nacional de Meio Ambiente
SMURBE - Secretaria Municipal de Políticas Urbanas
SMAMA – Secretaria Municipal Adjunta de Meio Ambiente
SMARU - Secretaria Municipal Adjunta de Regulação Urbana
SMDU - Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano
SMMA - Secretaria Municipal de Meio Ambiente
SMGO – Secretaria Municipal de Governo – 1996
SMAU - Secretaria Municipal de Atividades Urbanas – 1996
SUDECAP – Superintendência de Desenvolvimento da Capital
SVPIC – Serviço de Pesquisa e Informação / Cultura
TRANSMETRO – Transportes Metropolitanos

Urbel _ Companhia Urbanizadora de Belo Horizonte

ZA – Zona Adensada

ZAP – Zona de Adensamento Preferencial

ZP-1 – Zona de Proteção 1

ZP-2 – Zona de Proteção 2

ZPAM – Zona de Preservação Ambiental

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO	15
2	CONCEITOS PRELIMINARES	22
2.1	A lógica geral das cidades	22
2.2	Gestão e práticas políticas	27
2.3	Conflitos ambientais urbanos: do saneamento à sustentabilidade	32
3	REGULAÇÃO RELATIVA A EMPREENDIMENTOS DE IMPACTO	41
3.1	O EIA/RIMA	45
3.2	O Estatuto da Cidade e o Estudo de Impacto de Vizinhança	50
3.3	As audiências públicas	56
3.4	A relação entre EIV e EIA RIMA – limites e possibilidades	60
4	LICENCIAMENTO URBANÍSTICO AMBIENTAL EM BELO HORIZONTE	66
4.1	Emergência e institucionalização da questão ambiental em Belo Horizonte	67
4.2	A legislação pós-constitucional: pontes entre o Direito e questões urbano-ambientais	73
4.2.1	Lei Orgânica Municipal	74
4.2.2	Plano Diretor	74
4.2.3	Lei de Parcelamento Ocupação e Uso do Solo	76
4.2.4	Lei 7277/97	79
4.3	Licenciamento urbanístico e ambiental da nova rodoviária: antigas propostas, novos conflitos	83
4.3.1	Histórico da proposta da nova localização	85
4.3.2	Principais conflitos e participação da sociedade	93
4.3.3	Audiências públicas e participação	105
4.3.4	EIA/RIMA e EIV: limites e possibilidades para a “ciência cidadã”	117
5	CONCLUSÕES	129
	REFERÊNCIAS	139
	APÊNDICES	147
	APÊNDICE A Histórico da rodoviária de Belo Horizonte a partir da retomada da idéia de sua descentralização na década de 90, contado através da imprensa	147

APÊNDICE B Mapa dos empreendimentos de impacto de iniciativa do Poder Público Municipal de Belo Horizonte, licenciados a partir da vigência da LM 7277/97	143
APÊNDICE C Empreendimentos de impacto de iniciativa do Poder Público Municipal de Belo Horizonte, licenciados a partir da vigência da LM 7277/97	159
APÊNDICE D Lista de entrevistados	165

1 INTRODUÇÃO

Na rotina de nosso trabalho na Gerência de Licenciamento Urbanístico da Prefeitura Municipal de Belo Horizonte, a frequência de reclamações entre vizinhos e de conflitos entre interesses públicos e privados fazem parte do cotidiano do setor e chamam a atenção dos profissionais que ali trabalham e das pessoas que buscam resolver seus problemas no local.

Na perspectiva de contribuir para a discussão e aprimoramento da administração desses conflitos, propusemos, neste trabalho, analisar interface da legislação urbano-ambiental com participação e controle social, a fim de verificar a construção de novos compromissos sociais e disposições institucionais capazes de propiciar a participação social efetiva, através de instrumentos legais tidos como mediadores dos interesses públicos e privados. Portanto, este é o nosso problema.

Tomamos como estudo empírico, o licenciamento ambiental de empreendimentos de impacto de iniciativa do poder público municipal de Belo Horizonte, justamente por serem obras públicas, onde a conciliação dos diversos interesses torna-se ainda mais relevante.

Harvey (2000)¹, citado por Lemos (2005), aponta para a ação do poder público em direção à busca de atrair desenvolvimento econômico, através de investimentos nas cidades no sentido de torná-las centros de cultura e de consumo. No próximo capítulo, referenciamos-nos a Lemos (2005) e a Monte-Mór (2006b) para expormos a tendência de competição entre centros urbanos gerenciados cada vez mais, por um Estado que assume um comportamento empresarial, favorecendo a concentração de capitais nas mãos do setor privado. Optamos por analisar um empreendimento de iniciativa do poder público, a fim de observarmos a pertinência dessas abordagens atuais da questão urbana, em Belo Horizonte. Apesar de não haver distinção entre a regulação e procedimentos para o licenciamento ambiental de empreendimentos públicos ou privados, incluímos, dentre as razões para a transferência da rodoviária, do Centro para o Bairro Calafate, uma relação com a visão da cidade como empresa e pólo para atrair cultura e consumo, a que nos referimos anteriormente. Esta foi a principal razão para a escolha por empreendimentos de iniciativa do poder público.

Por outro lado, os conflitos ambientais demandam “[...] a busca do fortalecimento da própria cidadania, pois as questões ambientais estão diretamente relacionadas com a qualidade de vida de cada cidadão e de toda a coletividade.” (ARAÚJO, 2000, p. 213)

¹ HARVEY, David (2000). Flexible Accumulation through Urbanization: Reflexions on ‘Post Modernism’ in the American City. In: *Post-Fordism: a Reader*. (Studies in Urban and Social Change). Oxford, Blackwell Publishers Ltd, pp. 361-386.

Entendemos que os interesses coletivos do licenciamento ambiental, sobretudo de um empreendimento público, deveriam se sobrepor aos interesses econômicos do setor privado, ao invés de serem a estes submetidos. Diante do grau de amadurecimento e profundidade com que deveria ser tratada esta questão e do no nosso já complexo estudo, adiamos a discussão acerca do empreendedorismo urbano, essa visão da cidade como empresa, para um momento mais oportuno. No entanto, apresentamos o trabalho também intitulado “Legalidade e legitimidade no licenciamento ambiental de empreendimentos de impacto de iniciativa do poder público municipal em Belo Horizonte”, no grupo de trabalho “Meio Ambiente e Metrópole”, durante o II Seminário Nacional Metrópole: Governo, Sociedade e Território – Participação Social e Dinâmicas Espaciais, onde tecemos as primeiras considerações sobre o assunto em MOREIRA (2007). Ressaltamos, ainda, que apesar de adiada, a questão está presente, mesmo que implicitamente, em todo o trabalho, como razão para a escolha de empreendimentos de iniciativa do poder público.

De volta ao nosso objeto de estudo, a regulação municipal em consonância com a legislação federal e estadual exige a elaboração de Estudo de Impacto Ambiental - EIA e Relatório de Impacto Ambiental – RIMA para os empreendimentos de impacto de iniciativa do poder público, da mesma forma que o faz em relação aos de iniciativa privada.

Partimos da idéia de fazer uma comparação da prática dos licenciamentos ambientais de iniciativa do poder público municipal, efetivada através dos instrumentos EIA/RIMA, com os princípios do Estudo de Impacto de Vizinhança – EIV, instrumento proposto pelo Estatuto da Cidade com a finalidade de mediar os conflitos entre empreendedores urbanos, gestores públicos e cidadãos, por ocasião da implementação de empreendimentos cujo uso e ocupação do espaço urbano possam causar impactos em sua vizinhança.

Nossa metodologia de trabalho foi se desenvolvendo paralelamente aos nossos questionamentos e observações, vindo junto com o estudo, para sistematização dos dados coletados. O escopo do trabalho pedia, inicialmente, uma base teórica onde pudéssemos fundamentar nossas hipóteses e futuras conclusões. Encontramos este embasamento nas leituras sugeridas nas disciplinas que cursamos durante o Mestrado, já dirigidas para este fim. A consolidação do nosso embasamento teórico nos permitiu, a partir da coleta de alguns dados, direcionar o trabalho de forma objetiva, embora abrindo novas possibilidades, fazendo-nos enxergar o problema sob diversos ângulos e levando-nos a várias mudanças. Mesmo com as mudanças ocorridas, a essência do nosso objetivo se manteve: fazer uma interface da legislação urbano-ambiental com a sua prática, para verificar a ocorrência de mediação entre os interesses públicos e privados, individuais e coletivos.

Para identificar essa prática, iniciamos nossa proposta com a idéia de participar, de uma audiência pública de licenciamento de um empreendimento de impacto de iniciativa pública. A primeira, escolhida aleatoriamente, foi a realizada para o licenciamento ambiental prévio da nova rodoviária de Belo Horizonte, que acabou sendo decisiva na definição do nosso caso empírico, na medida em que preencheu todos os requisitos que precisávamos para nossa análise. Tratava-se de um empreendimento de impacto por definição, para o qual foi feita audiência pública²; os efeitos de sua implementação ocorrem em vários níveis de abrangência: desde o nível local - das vizinhanças - ao municipal, metropolitano, regional, nacional e internacional; o empreendimento causou e ainda causa polêmica na cidade; é uma iniciativa do poder público municipal, mas ao mesmo tempo, envolve parceria com a iniciativa privada. Portanto, um empreendimento muito rico dentro da problemática de planejamento ambiental urbano.

Estabelecido o problema – a mediação de interesses coletivos e individuais, ou seja, públicos e privados - e definido o objeto de estudo – o licenciamento ambiental da nova rodoviária de Belo Horizonte, decidimos discutir a questão, sob o foco da participação social no licenciamento urbano-ambiental, através do desenvolvimento e fortalecimento do poder local, com base nas teorias urbanas contemporâneas que adotamos, e nos princípios democráticos da Constituição Federal de 1988 e do Estatuto da Cidade. Consolidou-se assim, o questionamento sobre a legalidade e a legitimidade dos licenciamentos ambientais dos empreendimentos de impacto de iniciativa do poder público municipal, e dos instrumentos legais utilizados para esse fim, como o nosso problema específico. Portanto, a idéia foi de fazer uma comparação do que é legal com o que é legítimo. Uma tentativa de comparar o que é definido legalmente com o que é praticado administrativamente, ou seja, uma interface entre teoria e prática, entre o que se propõe e o que se implementa.

Voltando à questão metodológica, a instrução da nossa pesquisa foi feita através de diversas fontes de informações, na sua maioria, qualitativas. Fizemos, paralelamente à revisão bibliográfica, a análise de documentos de órgãos públicos, como os da Prefeitura Municipal de Belo Horizonte, do Arquivo Público da Cidade, do Ministério Público Estadual e da Câmara Municipal e consulta a seus funcionários; entrevistamos pessoas e representantes de instituições ligadas ao assunto, apresentamos e publicamos trabalhos em eventos científicos, onde tivemos a oportunidade de trocar diversas experiências, participamos de cursos e

² Conforme consta no Quadro 2, na página 103, dentre os 82 empreendimentos de impacto de iniciativa do Poder Público municipal licenciados após a vigência da Lei 7277/97, em 9 foi feita Audiência Pública pelo COMAM para a Licença Prévia – LP.

palestras, cujos temas se relacionavam com o nosso, visitamos o local de estudo, fizemos contato com pessoas da comunidade afetada em reuniões locais, compilamos notícias de jornais sobre o assunto e obtivemos informações de personalidades por correio eletrônico e / ou contato telefônico. É interessante observar o aumento do volume da bibliografia sobre o Estudo de Impacto de Vizinhança em relação à fase inicial da pesquisa, quando não havia quase nada a respeito. Observamos também, que cresceu o interesse pelo instrumento, assim como a sua “popularidade”.

A exposição da pesquisa foi estruturada em três capítulos, mais a conclusão.

No capítulo 2, que denominamos “Conceitos preliminares”, introduzimos a base conceitual da investigação. Em busca de uma teoria que desse suporte à análise preliminar e o levantamento de hipóteses acerca da intermediação de interesses públicos e privados, proveniente da participação na gestão do desenvolvimento sócio-territorial, iniciamos o trabalho, com uma discussão conceitual do **fenômeno urbano** a partir de idéias de Henri Lefebvre e de Edward Soja. Adotamos a noção lefebvrina de “especificidade do urbano”, como experiência que independe da distinção cidade-campo e que se traduz numa qualidade onde predomina o valor de uso, o que Soja (2000) chama de *sinekism*, espécie de sinergia, como elemento capaz de mobilizar o **poder local**, possível ponte entre **participação** e **planejamento**. Apresentamos o conceito de república, a *res publica*, ou seja, a coisa pública, associada à cidade, à *polis* e à cidadania, incorporação do conceito de responsabilidade política fundamental para a participação social efetiva, refletindo sobre gestão e práticas políticas com base nas especulações de Boaventura de Sousa Santos (2004) sobre o paradigma emergente na ciência pós-moderna, em que conhecimento científico e conhecimento vulgar se complementam e se confundem. Abordamos sucintamente as origens da questão ambiental a partir dos conflitos surgidos em função da necessidade de saneamento e condições mínimas de habitabilidade no século XIX, até o conceito de sustentabilidade, para fazer a ligação entre a questão ambiental no mundo e o histórico desenvolvido no capítulo 4, sobre a emergência e institucionalização da questão ambiental em Belo Horizonte. Sob a égide de nosso fio condutor, ou seja, a integração entre a legislação urbanística e a questão ambiental, que inclui a possibilidade de participação social na gestão urbana, discutimos também, a inclusão da cidade como meio ambiente, com o fim de articular a conciliação urbano-ambiental.

No capítulo 3, fazemos uma síntese da regulação para empreendimentos de impacto de forma geral, a partir da CF-88, abordando o EIA e o RIMA, instrumentos de licenciamento ambiental, exigidos pela nova Constituição, para obra causadora de degradação ao meio ambiente, e em seguida, o EIV, trazido pelo Estatuto da Cidade, com o fim de avaliar os

efeitos positivos e negativos de empreendimentos ou atividades, na qualidade de vida de sua vizinhança. Na seqüência do nosso fio condutor que envolve a participação social na gestão urbano-ambiental, tecemos considerações sobre as Audiências Públicas, formas de participação utilizadas no EIA/RIMA e no EIV, diante das polêmicas surgidas durante nosso estudo empírico sobre seu caráter informativo e consultivo, ou deliberativo. Essas breves considerações foram feitas com base em consultas a especialistas e a artigos publicados a respeito. Fazemos então, uma discussão sobre os limites do EIA/RIMA e as possibilidades do EIV para que se alcance, com mais propriedade, o objetivo de propiciar uma gestão mais participativa, contida nos princípios da política urbana, estabelecidos pela Constituição Federal de 1988, assim como, pelas normas jurídicas do Estatuto da Cidade. Após a exposição sobre as potencialidades e constrangimentos dos referidos instrumentos, com base em leituras, discussões e entrevistas sobre o assunto, especulamos sobre a possibilidade de o EIV ser um instrumento propulsor de maior participação social, capaz de imprimir maior legitimidade à legalidade existente por referir-se a questões locais, que associamos ao desenvolvimento e fortalecimento do poder local, o qual acreditamos ser uma possível ponte entre participação e planejamento. Este poder local, ou seja, a capacidade de organização política dos grupos sociais e vizinhanças para defender seus interesses ou reivindicar seus direitos, é um conceito que está implícito na concepção teórica republicana do urbano que apresentamos no segundo capítulo, que tem como premissa “a especificidade do urbano” de Lefèbvre e o “sinequismo” de Soja, que estão diretamente relacionados com o sentido político da cidade - a *polis* – local de exercício da cidadania.

No capítulo 4, abordamos a emergência da questão ambiental em Belo Horizonte e sua legislação pós-constitucional, procurando enfoques ambientais na legislação urbanística e aspectos urbanísticos na legislação ambiental, com o objetivo de estabelecer pontes entre o Direito e as questões urbano-ambientais, tentando mostrar a necessidade de integração entre esses campos: o Direito, o urbano e o meio ambiente, fortemente interligados, embora tratados, na maioria das vezes, como aspectos distintos.

Começamos a abordagem dos aspectos da legislação urbano-ambiental pós-constitucional em Belo Horizonte mostrando o teor da Lei Orgânica Municipal, do Plano Diretor e da atual Lei de Parcelamento, Ocupação e Uso do Solo da cidade relativos às questões aqui tratadas. Esta última determinou a criação de lei específica para dispor sobre a regulamentação do licenciamento de empreendimentos de impacto no município. Foi assim, promulgada a Lei n. 7.277 de 17 de janeiro de 1997, que instituiu o licenciamento ambiental em Belo Horizonte. Para obtermos um panorama dos efeitos da sua aplicação no município,

utilizamos uma listagem fornecida pela Secretaria Municipal do Meio Ambiente com as licenças concedidas a partir da sua vigência. Os dados desta listagem nos ajudaram a elaborar um mapa com a localização e a discriminação da natureza das atividades dos empreendimentos de impacto de iniciativa do poder público municipal em Belo Horizonte, após a promulgação da referida lei, nos permitindo ter uma visão da distribuição territorial das atividades empreendidas pelo município.

Partimos então, para o estudo do licenciamento ambiental do empreendimento denominado “Nova Rodoviária de Belo Horizonte”, estudo empírico que escolhemos, para o qual, conforme exigência legal, foi efetuado o EIA/RIMA. A nova rodoviária de Belo Horizonte é um empreendimento de impacto de iniciativa pública municipal, em que o órgão empreendedor é a Empresa de Transportes e Trânsito de Belo Horizonte – BHTRANS. O equipamento foi previsto pela atual Lei de Parcelamento Uso e Ocupação do Solo da cidade e a idéia de sua construção vem desde a década de 70, do Modelo Metropolitano de Transporte Integrado – MOMTI, documento do Planejamento da Região Metropolitana de Belo Horizonte – PLAMBEL - que definia estratégias de planejamento para a estrutura dos transportes na Região Metropolitana de Belo Horizonte. Fizemos um breve histórico sobre as rodoviárias de Belo Horizonte, e da proposta de construção do novo terminal, procurando abordar os principais conflitos surgidos em função desta decisão. Tendo em vista que o nosso foco estava na questão da participação, e a oportunidade que tivemos de presenciar a audiência pública promovida pelo Conselho Municipal do Meio Ambiente – COMAM, para o licenciamento prévio do empreendimento e constatar diversos conflitos com a vizinhança, inferimos pela necessidade de enfatizar a discussão sobre as audiências públicas realizadas para discutir o empreendimento em questão, considerando a polêmica em torno do seu caráter nos processos de licenciamento ambiental, tanto no instrumento EIA/RIMA, quanto na recente regulação do EIV no município, devido às divergências de interpretação de sua essência, entendida por uns como de caráter apenas informativo e consultivo, e por outros como deliberativa, com poder de decisão. Esta dualidade coloca em questão as propostas democráticas do Novo Estado de Direito, pois se na democracia o poder emana do povo, entendemos que este deveria ter uma participação mais efetiva no licenciamento de empreendimentos públicos, do que ser apenas consultado após quase todas as decisões tomadas. Portanto, o nosso problema, de avaliar se os procedimentos adotados no licenciamento ambiental de empreendimentos de iniciativa do poder público municipal incluíam os novos princípios constitucionais de participação social e gestão democrática do território das cidades, foi discutido através da pesquisa empírica sobre o processo de

licenciamento urbanístico ambiental da nova rodoviária de Belo Horizonte. Comparamos o Estudo de Impacto Ambiental – EIA elaborado para o referido licenciamento com as questões mínimas a serem avaliadas pelo EIV, instrumento de política urbana proposto pelo Estatuto da Cidade. Este exige que sejam discutidos com a vizinhança os impactos de qualquer empreendimento ou atividade pública ou privada, quanto à sua qualidade de vida, incluindo a análise, pelo menos, do aumento da densidade populacional, da geração de tráfego, da sobrecarga nos equipamentos públicos, do comprometimento da iluminação e ventilação naturais, do uso e ocupação do solo, da valorização imobiliária e alterações da paisagem urbana e patrimônio natural e cultural. Esta ponderação baseou-se no conteúdo do capítulo 3. Ao mesmo tempo, procuramos uma resposta para a dúvida se os princípios do EIV estão contidos no EIA/RIMA, a despeito de ser esta a postura adotada pela Secretaria Municipal Adjunta de Meio Ambiente – SMAMA.

Este trabalho justifica-se diante da importância de se avaliar a efetividade dos instrumentos de gestão urbano-ambiental na prática das políticas urbanas e ambientais, assim como de verificar o papel do poder público no licenciamento urbanístico-ambiental. Ademais, para a formulação deste documento, foram compilados dados sobre a história do licenciamento ambiental de Belo Horizonte, que podem contribuir como fonte de consulta para futuras pesquisas, tendo em vista tratar-se de um assunto ainda recente e pouco explorado, mesmo porque, o mesmo requer um esforço de pesquisa multidisciplinar.

2 CONCEITOS PRELIMINARES

2.1 A lógica geral das cidades

Este capítulo contém a estrutura teórica que dá suporte às idéias desenvolvidas em nosso trabalho. Sua proposta é assegurar a unidade do processo de investigação, através da construção da dimensão simbólica, antes da descrição. Baseados no pressuposto de que a tônica do planejamento urbano é a cidade, e que, se não temos um conceito a seu respeito, não evoluímos, iniciamos nossa abordagem a partir de formulações e teorias urbanas contemporâneas gerais, discutindo, suas manifestações no Brasil e no nosso caso empírico, para fundamentar nossas hipóteses. Adotamos especialmente idéias de Henri Lefèbvre e Edward Soja, ou seja, da especificidade do urbano que leva à *polis* de Lefèbvre e ao “sinekismo” – sinergia – de Soja como caracterizadores da essência da cidade.

As interpretações marxistas de Castells (1983), de que o que caracteriza o urbano é o conjunto de unidades de consumo coletivo, em que alguns bens só podem ser produzidos coletivamente, como por exemplo, estradas, redes de água e esgoto, serviços de telefonia, dentre outros, cuja reprodução depende do Estado, amplamente adotadas nas décadas de 70 e 80, já não são suficientes, hoje, para explicar a atual complexidade do fenômeno urbano. O Estado já não é mais o principal articulador da reprodução das unidades de consumo coletivo. Por outro lado, os movimentos sociais urbanos saíram do terreno da produção e passaram para o terreno da política. O urbano é o palco e o motivo dos movimentos sociais.

No entanto, o papel do Estado no planejamento e regulação das cidades continua sendo um elemento central, na sua função de mediar conflitos. Santos (1984) pressupõe o Direito como uma mediação ao mesmo tempo exterior e superior na relação entre político (expressão do interesse comum) e econômico (expressão dos interesses particulares), em oposição à prática de subordinação do primeiro ao segundo.

Santos, 2007 também citou a Democracia e o Direito como os dois instrumentos para que as diferenças sejam respeitadas (informação verbal)³. Segundo o sociólogo, só pode ser judicialmente correto, o que for socialmente justo. E na defesa da *polis* e da *civitas*, proclamou: “Primeiro politizem as vossas lutas, depois juridifiquem-nas”. Sugeriu que olhemos para o que os movimentos sociais dizem. Insistiu na “partilha do saber”, na “sociologia das emergências” e na “ciência cidadã”, elementos que associamos à concepção

³ “Democratização, processo e justiça”. Informes obtidos na Conferência proferida em setembro de 2007 pelo sociólogo Boaventura de Sousa Santos, na Faculdade de Direito da UFMG, Belo Horizonte.

de que os movimentos sociais estão no terreno da política e que urbano é o seu palco e motivo. As questões urbano-ambientais estão incluídas nesses movimentos, onde existem diversos tipos de conflito, característicos das práticas políticas, que abordamos no próximo item.

Para esta abordagem, buscamos na noção de campo científico de Bourdieu (1983), respaldo para incorporar a dimensão de conflito ao planejamento urbano e à legislação urbano-ambiental, onde existe um campo de poder envolvendo diversos atores sociais.

Tomando como base que “[...] a inovação científica consiste em inventar contextos persuasivos que conduzam à aplicação dos métodos fora do seu habitat natural.” (SANTOS, 2004, p.78), tentamos aproximar as abordagens atuais da questão urbana que adotamos das suas manifestações além do primeiro mundo, trazendo-as para o caso brasileiro.

Lefèbvre (1969, p.9-29) aponta para uma especificidade do urbano que não está sujeita à contradição cidade-campo, ou seja, a experiência urbana pode estar fora da cidade, como, por exemplo, a localização de uma indústria de alta tecnologia no meio da selva Amazônica conectada a países de primeiro mundo, e nem somente aos modos de produção capitalista como detalhamos mais adiante: para o autor, o urbano se baseia também no valor de uso e não apenas no valor de troca. O autor deixa de colocar os aspectos espaciais em segundo plano como fazem os estruturalistas, para dizer que o capitalismo se reproduz produzindo espaço, portanto este não pode ser ignorado e isto é um fator primordial.

Em oposição aos conceitos marxistas de que a cidade é o local de reprodução da força de trabalho, onde a industrialização fornece o ponto de partida para a sociedade moderna, Henri Lefèbvre argumenta que

[...] a Cidade preexiste à industrialização. Esta é uma observação em si mesma banal mas cujas implicações não foram inteiramente formuladas. As criações urbanas mais eminentes, as obras mais “belas” da vida urbana (“belas”, como geralmente se diz, porque são antes obras do que produtos) datam de épocas anteriores à industrialização. Houve a cidade oriental (ligada ao modo de produção asiático), a cidade arcaica (grega ou romana, ligada à posse de escravos), depois a cidade medieval (numa situação complexa: inscrita em relações feudais mas em luta contra a feudalidade da terra). A cidade oriental e arcaica foi essencialmente política: a cidade medieval, sem perder o caráter político, foi principalmente comercial, artesanal, bancária. Ela integrou os mercadores outrora quase nômades, relegados para fora da cidade. LEFÈBVRE (1969, p.10). [grifos do autor].

De acordo com, Lefèbvre (1969), quando nasce a industrialização, juntamente com a burguesia, a Cidade já é uma forte realidade. Como bem sintetiza Roberto Monte-Mór,

A cidade, com a divisão do trabalho e o comércio, logo se caracterizou como espaço precípua do poder, da festa cultural, das trocas e concentração do excedente coletivo. Logo também se constituiu como a centralidade da comunidade organizada onde se concentraram as instituições, leis e mecanismos de gestão, serviços religiosos e manifestações culturais, monumentos, trocas no mercado e serviços coletivos de apoio à vida quotidiana. (MONTE-MÓR, 2006a, p.186).

Por sua vez, Soja (2000) também propõe uma abordagem diferente sobre aquilo que vem sendo chamado de Revolução Urbana, iniciando com um debate sobre a origem das cidades. Sua intenção é demonstrar que a priorização de uma análise espacial, respeitando os aspectos sociais e históricos, pode levar a novas e significativas concepções, diferentes das que vêm sendo adotadas em história, geografia e sociologia. Enfatiza a cidade e as especificidades do espaço urbano. Utiliza o termo *synekism* (espécie de sinergia) para designar o estímulo da aglomeração urbana.

Esta especificidade urbana, produto do processo “synekístico” social e espacial encontrada no sudoeste da Ásia antes da agricultura, abordada por Soja, nos faz repensar a origem da cidade e o conceito de urbano, que, a nosso ver, traz uma forma atual de enxergá-lo: como um marco para entendermos o espaço social contemporâneo. E é nesta nova metáfora que vemos o ponto de partida para se rever as atuais concepções de planejamento, tendo em vista que o marxismo não abrange toda a complexidade atual urbana, nas suas diversas interpretações de cunho econômico, como, por exemplo, a visão de Castells de que o urbano é um conjunto de unidades de consumo coletivo, ou a de Topalov de que a cidade produz e reproduz as condições gerais de acumulação através da renda diferencial originada de investimentos, localização, legislação urbanística, etc. Essas visões, segundo Lefèbvre (1969), resultaram em uma despolitização do espaço social urbano, transformando a cidade em um produto industrial com a transposição da divisão técnica do trabalho industrial às mesmas. Essa nova visão traz consigo a especificidade do urbano e esta especificidade é essencial para a compreensão do fenômeno urbano, e conseqüentemente para que o planejamento urbano se aproxime da realidade.

Na prática de planejamento, assim como na legislação urbanística em especial, o que se observa é um descompasso entre a situação idealizada proposta e o que funciona na realidade, principalmente por estar a realidade sujeita às leis de mercado, aos diversos agentes produtores do espaço (**Estado** –através de legislação, políticas habitacionais, investimentos, **Capital** – capital produtivo, capital financeiro, capital imobiliário, e **Sociedade** - abordagem individual ou coletiva – movimentos sociais). Estes agentes funcionam como o motor das transformações na sociedade, e a divergência de interesses entre eles contribui para o descompasso entre discurso e prática, pois, nem sempre essas divergências são compreendidas ou levadas em conta no processo de planejamento.

Voltando ao novo ideário sobre o fenômeno urbano, às novas formas de apropriação e segregação sócio-espacial, e às intervenções urbanas diante dos novos atores, para fundamentar a nossa reflexão sobre a distância entre discurso e prática de planejamento, expomos, a seguir, o ponto de vista de Lefébvre (1969, p.69-80) em relação ao que chama de “ponto crítico”.

O autor situa a problemática atual da cidade e da realidade urbana (do urbano) ao redor do “ponto crítico” decorrente do duplo processo de industrialização e urbanização, que produz o duplo movimento: explosão-implosão, condensação-dispersão da cidade. Este processo origina-se da proliferação da cidade, produto das periferias distantes (subúrbios) paradoxalmente à deterioração dos seus centros tradicionais.

Na defesa de uma visão em que seja focado o nível específico da cidade e do urbano, o autor faz restrições à negligência organicista, evolucionista ou continuísta. O pensamento sociológico e urbanístico, diz ele, e a estratégia política atual, tendem a pular do nível do *habitat* e do *habitare* (nível da moradia, do imóvel) para o nível geral (urbanização global), passando por cima da cidade e do urbano, pelo fato de desconhecerem o “ponto crítico”.

Na tradição marxista, põe-se em evidência a quantidade de trocas econômicas e deixa-se de lado a qualidade, a diferença entre valor de uso e valor de troca. De acordo com Lefébvre (1969, p.69-80), o valor de troca não pode ser a lei exclusiva dominadora na urbanização da sociedade, sob pena da cultura se dissolver, tornando-se objeto de consumo. E para superar a lei do valor de troca, aponta a necessidade de se definir o lugar dessa possibilidade: a sociedade urbana, a cidade como valor de uso.

O “ponto crítico” está em como apreender os fenômenos em sua totalidade, tendo em vista que a distinção dos três níveis (global, específico da cidade, e do habitar) tende a apagar (e apaga) a distinção entre cidade e campo. A extensão da cidade produz o subúrbio, e depois

o subúrbio engole o núcleo urbano. No entanto, o urbano não pode ser definido como uma morfologia material nem pode se separar dela. O urbano é uma qualidade (valor de uso), que nasce de quantidades (espaços, objetos, produtos). É um “significante”, para o qual se buscam os “significados”.

Cabe o poder da síntese urbana à estratégia que priorize a problemática do urbano, a intensificação da vida urbana, a realização efetiva da sociedade urbana (de sua base morfológica, material, prático-sensível). ”A cidade, no entanto, lugar privilegiado da tríade do excedente coletivo, do poder e da festa não poderia desaparecer, pois que representa e sintetiza a sociedade que a gerou.” (MONTE-MÓR, 2006a, p.189).

Por sua vez, Soja (2000) vê no hibridismo entre economia urbana e ciência regional um novo modo de estudar o que chama de especificidade espacial do urbanismo - retorno à Escola de Chicago - novas oportunidades de intervir na construção social do espaço urbano.

Dentre as tentativas de respostas ao processo de urbanização contemporânea, Soja (2000) anuncia a “pós-metrópole”, o que chama de “a quarta revolução urbana” identificando-a, com paradigmas que caracterizam o espaço pós-moderno. Um desses paradigmas é o que Soja chama de “Arquipélago Carcerário”, ou seja, uma “coleção de “cidades carcerárias”, de “cercados normalizados” e espaços fortificados. Comunidades em ilhas visíveis ou invisíveis, com sistemas de vigilância sofisticada para os que podem pagar . (“bons cidadãos” fora da rua) e o “lugar do terror”, a rua, para os pobres, os “maus cidadãos”. A “Cidade Carcerária” está associada à extensão da cidade sobre sua periferia, o que Soja chama de “Exópolis”. Ambos os paradigmas contribuem para a formação de uma metrópole fragmentada e segregada, um mosaico sócio-econômico em reestruturação constante dependendo de múltiplas variáveis, o que o autor denominou “Cidade Fractal”. Outro paradigma que o autor inclui é a “Cidade Simulacro”, caracterizada pela mobilização do espetáculo. Mas Soja (2000) é otimista; ao invés de ver nesta relação “público *versus* privado” a destruição do espaço público democrático, enxerga aí, uma possibilidade de reestruturação da distinção categórica entre eles, ou seja, o crescimento de uma política espacial consciente, capaz de produzir espaços e lugares de mobilização, resistência e solidariedade, onde o fortalecimento do poder local teria maior capacidade de se auto-governar, ter maior representatividade nas decisões de Planejamento, em oposição à forte tendência de globalização, criando um novo *synekism* de identidade, resistência e luta nas concentrações de pobreza. Partindo de tais premissas, poderíamos supor que o fortalecimento do poder local (“Cidade Fractal”) seria uma ponte entre participação popular e planejamento urbano e que a descentralização facilitaria a

participação, através do enfoque nos aspectos particulares, para evitar o caráter de generalização e homogeneização, característicos do Funcionalismo.

2.2 Gestão e práticas políticas

Um fator que é fundamental na teoria é o seu contexto, em que situação ela se insere. O mesmo ocorre com a legislação, que, por este motivo, deve estar sempre sendo revista, diante das transformações da sociedade.

[...] as ciências sociais não dispõem de teorias explicativas que lhes permitam abstrair do real para depois buscar nele, de modo metodologicamente controlado, a prova adequada; as ciências sociais não podem estabelecer leis universais porque os fenômenos sociais são historicamente condicionados e culturalmente determinados; (SANTOS, 2004, p.36).

A produção do espaço urbano ocorre em um processo histórico, com a ação e interação de diversos grupos sociais que atuam com ou contra uns aos outros. A interação destas forças resulta nas qualidades do espaço da cidade. Dentre estes grupos sociais ou agentes, estão os políticos e as leis, os empresários, a sociedade civil e os técnicos.

Lemos (2005) aponta três características da atual gestão urbana: a crescente competição interurbana e inter-regional, a emergência de atores privados e semipúblicos e a “gentrificação” do consumo e mobilização do espetáculo.

Por sua vez, Monte-Mór (2006b) argumenta que “[...] novos centros urbanos comandam cada vez mais amplos espaços de produção e consumo.” (MONTE-MÓR, 2006b, p.89), o que pode ser relacionado com a primeira característica apontada por Lemos (2005). A emergência de atores privados e semipúblicos associa-se à crise do Estado provedor do fordismo analisado por Soja (2000), e a “gentrificação” do consumo e a mobilização do espetáculo, à “Cidade Simulacro”, também descrita por Soja (2000).

No pós 2ª Guerra Mundial, o Estado fordista-keynesiano, economicamente intervencionista, assegurava o emprego, as políticas sociais e, conseqüentemente, a reprodução do capitalismo.

Nas décadas de 60 e 70 assistiu-se, no Brasil, a diversas tentativas de planejamento urbano, na maioria das vezes, calcado no modernismo (cidade organizada, fruto de um plano

urbanístico funcionalista, de forma técnica e racional, sem considerar qualquer dimensão de conflito). O Planejamento era caracterizado pelo voluntarismo (intervenções dos técnicos), e por Planos Diretores que eram vistos como planos de metas e de captação de recursos federais, que ficavam basicamente só no papel.

Na segunda metade dos anos 70, o milagre brasileiro entrava em crise e surgia uma crítica radical ao planejamento tecnocrático que fazia uma leitura uniforme da cidade.

Com a abertura política e os movimentos sociais, veio Constituição Federal de 1988 – CF-88, que fortalecia os municípios e destacava a função social da propriedade. Em 10 de julho de 2001, mais de dez anos depois, foi sancionada a Lei n. 10.257, o Estatuto da Cidade, que veio regulamentar os artigos 182 e 183 da CF-88, sobre Política Urbana, trazendo instrumentos que vêm

[...] possibilitar o redesenho das relações entre Estado e sociedade civil, mediante a recuperação da capacidade do Poder Público de impulsionar os processos de negociação entre distintos atores e forças sociais presentes na cidade, com vistas a afirmar o predomínio do interesse público sobre os interesses privados e corporativos, potencializando a democracia participativa na gestão da cidade. (MENEGASSI; OSÓRIO, 2002, p.236).

A origem da função social da propriedade remonta à época das sesmarias, no Brasil Colonial, onde a concessão da terra era interrompida, caso esta não fosse produtiva. Segundo Rolnik (1999) “[...] durante o período colonial, o caráter centralizador do sistema de capitâneas hereditárias não abriu espaço para um poder político municipal substantivo.” (ROLNIK,1999, p.17)

No entanto, a ordem urbanística brasileira herdou basicamente três características dos códigos lusos: o sistema de representação indireta popular nos municípios, através das câmaras de vereadores, o sistema sesmarial e uma primeira formulação dos direitos de vizinhança.

Em 1850, foi promulgada a Lei de Terras, onde era reconhecida qualquer situação de fato das terras; a ocupação se torna a regra para a regularização fundiária. Segundo Rolnik (1999), esta lei, única forma legal de posse da terra, através de sua compra e registro, acarretou grandes conseqüências para as cidades brasileiras, dentre elas, a absolutização da propriedade, o que significa que a terra adquiriu o status de mercadoria.

O processo de crescimento das cidades brasileiras tem-se caracterizado pela privatização dos benefícios dos investimentos públicos em detrimento dos interesses sociais.

Apesar desta tendência, a CF-88 desencadeou uma série de atualizações na legislação urbano-ambiental brasileira em direção ao alcance da função social da propriedade. A atual Lei de Parcelamento Uso e Ocupação do Solo de Belo Horizonte – LPOUS/96⁴ tem o objetivo de garantir a submissão do exercício da propriedade à sua função social, conforme preceito constitucional. Propõe-se também a buscar a integração entre o Poder Público e a iniciativa privada através do estabelecimento de parcerias e “[...] participação ampla nas decisões sobre a gestão do espaço urbano [...]”. (BELO HORIZONTE, 1996, p.11)

A busca do bem comum acima dos interesses particulares nos remete ao termo “república”, do latim - *res pública* – a coisa pública. A arquitetura, o urbanismo e a legislação urbano-ambiental, enfim, a produção do espaço urbano podem e devem ser pensados em torno deste conceito.

A cidade é o lugar da festa, do encontro e das manifestações coletivas. Seus espaços públicos formam nossas identidades com o lugar e com a cultura. Por isto, o espaço produzido pela legislação urbanística, principalmente os públicos, devem embutir uma premissa ideológica republicana, em uma perspectiva cívica e política.

É fundamental que a redefinição da ordem pública – a serviço do público, para o público, a verdadeira *res publica* [grifo do autor] – se dê a partir da leitura dos princípios do Direito Urbanístico. A gestão da coisa pública requer a combinação entre eficiência econômica, racionalidade administrativa, justiça sócioambiental e segurança jurídica, para o quê, além da transparência dos processos e da prestação sistemática de contas pelo Estado, é preciso assegurar formas de controle social e de participação da sociedade no processo decisório.”(FERNANDES, 11 nov. 2005).

Santos (2004) acredita ser possível descobrir as leis da sociedade, tal como foram descobertas as leis da natureza, mas vê nas leis “[...] uma simplificação arbitrária da realidade que nos confina a um horizonte mínimo para além do qual outros conhecimentos da natureza, provavelmente mais ricos e com mais interesse humano, ficam por conhecer.” (SANTOS, 2004, p.51). Em Santos (1984), pressupõe o Direito como uma mediação ao mesmo tempo exterior e superior na relação entre político (expressão do interesse comum) e econômico

⁴ Esta lei foi alterada pela Lei 8137/00, conforme veremos adiante.

(expressão dos interesses particulares), em oposição à prática de subordinação do primeiro ao segundo.

Por sua vez, Menegassi e Osório (2002) entendem que as normas não são capazes de regular as situações imprevisíveis e vêem, nos procedimentos, o local da diferenciação.

Em face às tentativas de planejamento calcado em racionalidades e homogeneidades, para discutirmos a questão da participação no processo de licenciamento ambiental em Belo Horizonte, buscamos nas especulações dos paradigmas emergentes sobre a ciência, uma forma de legitimação para os procedimentos capazes de mediar interesses públicos e privados através da participação social.

Entendemos que o argumento científico ainda é muito forte no debate das questões urbano-ambientais e pode ser usado como forma de sobreposição de interesses privados sobre os coletivos, principalmente quando se cria uma lei urbanística, onde há conflitos entre diversos agentes, cada um com seus interesses. Em nome da “ciência”, várias formas de segregação urbana e injustiça ambiental podem parecer inevitáveis ou até normais, como, por exemplo, a maior permissividade de poluição ambiental em zonas de pobreza ou a privatização de áreas de proteção ambiental, através da criação de condomínios fechados, em nome da preservação da natureza.

De acordo com Santos (2004), o ciclo de hegemonia da ordem científica está no fim, e os conceitos que utilizamos para responder às nossas perguntas estão no avesso da epistemologia destas perguntas. Na análise desta crise, distingue as condições teóricas das condições sociológicas e especula sobre uma nova ordem científica simbolizada pelo “[...] salto qualitativo do conhecimento do senso comum para o conhecimento científico; [...]” (SANTOS, 2004, p.90). Para o autor, a partir da síntese entre conhecimento científico e conhecimento vulgar, a distinção entre eles, ou seja, entre teoria e prática tenderá a desaparecer e “[...] a prática será o fazer e o dizer da filosofia prática.” (SANTOS, 2004, p.20). Na mesma linha de raciocínio do autor, acreditamos que o planejamento e a gestão urbana devem partir da inclusão da visão da maioria da população para serem considerados legítimos.

Santos (2004) considera que as leis da ciência moderna privilegiam o “como funciona” ao invés de “qual o agente” ou “qual o fim”, e atribui a esta postura a ruptura do conhecimento científico com o conhecimento do senso comum. Interpretamos que, nas cidades, os técnicos que ainda agem exclusivamente em nome do saber científico cometem o mesmo erro. Olham para a cidade “de cima”, como se pudessem controlar tudo. Agem, às vezes inconscientes, sob a pressão de forças políticas, por sua vez, movidas por interesses

econômicos. A sua grande dificuldade é romper com o paradigma que distancia planejamento e gestão da cidade, ou seja, a teoria da prática. Santos (2004) proclama o colapso da autonomia da ciência, ou seja, a ciência como a verdade absoluta, e do desinteresse do conhecimento científico, diante da globalização e industrialização da ciência que ocorreram principalmente a partir das décadas de trinta e quarenta, e levaram ao compromisso da ciência “[...] com os centros de poder econômico, social e político, os quais passaram a ter papel decisivo na definição das prioridades científicas.” (SANTOS, 2004, p.57), assim como no caso da cidade, conforme nos referimos no parágrafo anterior.

Por sua vez, Bourdieu (1983) considera o campo científico o lugar de uma luta, onde o que está em jogo é o monopólio da autoridade científica, definida como capacidade técnica e poder social ou monopólio da competência científica. Esta capacidade científica de falar e agir legitimamente, ou seja, de forma autorizada e com autoridade “[...] é socialmente outorgada a um agente determinado.” (BOURDIEU, 1983, p. 123). Portanto, de acordo com os dois autores, a ciência está submetida a diversos interesses em jogo. Aplicando este conceito à gestão das cidades, podemos dizer que um planejamento urbano ou regional baseado exclusivamente em paradigmas técnico-científicos não expressa a verdade científica expressa em Bourdieu (1983), que reside numa condição social de produção, isto é, envolve a participação social no planejamento e gestão urbanos, e nem incorpora a transposição do senso comum para o conhecimento científico, como sugere Santos (2004), que entendemos ser a consideração do valor do “conhecimento dito ordinário e vulgar”, da “ciência cidadã”, nas tomadas de decisões técnicas e políticas.

Interpretamos tanto este salto qualitativo de Santos (2004), “do conhecimento do senso comum para o conhecimento científico”, quanto as condições sociais necessárias à produção da ciência postuladas por Bourdieu (1983), como uma necessidade de enxergar uma relação dialética de um aprendizado social, em que o sujeito entra no objeto. Em termos de planejamento urbano e, mais especificamente de licenciamento ambiental, entendemos que o planejador urbano não deve ver a cidade “de cima”, como autoridade científica, numa relação vertical, mas ao contrário, deve buscar uma relação horizontal com o objeto através do aprendizado social, onde o conhecimento do senso comum equivale ao conhecimento científico. O senso comum que “[...] aceita o que existe tal como existe; privilegia a ação que não produza rupturas significativas no real. Por último, o senso comum é retórico e metafórico; não ensina, persuade.” (SANTOS, 2004). E acreditamos que através de instrumentos urbanísticos que propiciem maior participação social, este caminho pode ser viável.

2.3 Conflitos ambientais urbanos: do saneamento à sustentabilidade

Diante da diversidade de fontes de resgate da emergência da questão ambiental, serão aqui abordadas rapidamente aquelas relativas à questão urbana, tendo em vista que o nosso foco é o licenciamento de empreendimentos de impacto ambiental em Belo Horizonte, no que se refere especificamente à participação de vizinhanças neste processo.

A preocupação com problemas ambientais constituiu-se inicialmente como respostas sociais a problemas de saúde. A partir da Revolução Industrial, entre meados dos séculos XVIII e XIX, os intensos processos de industrialização e de urbanização trouxeram novas questões: habitação, saneamento, necessidade de normas urbanísticas que viabilizassem a convivência social, entre outras. Segundo Benévolo (1981), a partir do século XVIII, a população começou a aumentar, devido à queda da taxa de mortalidade em virtude da melhoria das condições de alimentação e mudança nos hábitos de higiene e dos sistemas construtivos. Entre 1760 e 1790, os progressos técnicos levaram ao grande aumento da produção industrial. Daí veio a concentração cada vez maior de população nas cidades, que não tinham a menor infra-estrutura para tal, tornando-se, como hoje, um espaço de produção de pobreza e segregação.

Benévolo (1981) coloca um marco histórico, a revolta operária de junho de 1848, como momento decisivo da história da cultura e da prática política do século XIX, e, conseqüentemente o ponto crucial da história da urbanística moderna, quando se tornava praticamente impossível a vida nas cidades. A carência de higiene se tornava insuportável pela contigüidade e número de novas habitações. Deste modo, podemos ver como a origem da questão ambiental está diretamente ligada à origem do urbanismo, equacionado pelas questões sanitárias, e aos movimentos e conflitos sociais.

Por sua vez, Hogan (1989) também acredita na existência de inter-relações importantes entre demografia e meio ambiente. Para examinar e contextualizar a questão ambiental propõe verificar como ela passou de um não-assunto a “problema” e como foi a evolução do enfoque deste “problema” ao longo do tempo. Expõe seu ponto de vista com exemplos que considera emblemáticos em dois períodos: nos anos 50-60, um período pré-ecologizado e nas décadas de 70-80, a fase em que a questão ambiental já tinha emergido. Sem a intenção de propor uma genealogia completa e supostamente verdadeira, cita desastres ambientais provocados por poluição atmosférica aguda ocorridos no primeiro período, que se

constituíram como os primeiros alertas para a questão ambiental.⁵ Quanto a estes episódios, Hogan (1989) adverte para alguns pontos: primeiro que, neste período, os incidentes eram vistos de forma isolada e não como “problemas ambientais”. Segundo que, a ideologia do progresso e da tecnologia ainda não era questionada: as respostas eram técnicas e científicas. Em terceiro lugar, o autor observa

[...] o despreparo das autoridades, e a pressa dos poderes públicos e privados em negar responsabilidade e acalmar a população. Não havia nenhum sistema de avaliar a gravidade de uma determinada situação [...]. Cabia sempre à população lutar para esclarecer o que acontecia e receber tratamento e indenização. (HOGAN, 1989, p. 21).

Nesta perspectiva, Hogan (1989) afirma que o importante é a percepção da relação saúde / degradação ambiental e que

[...] foi a sociedade que pôs a questão na agenda dos cientistas, e que não foi fruto das nossas teorias. Este fato tem conseqüências para o tratamento dado ao tema. A área de “população e ambiente” não corresponde a um desdobramento do trabalho científico, mas representa uma resposta a preocupações que a sociedade definiu (numa dialética que marca todas as lutas sociais) como merecedora de atenção. (HOGAN, 1989, p. 22).

A existência do movimento ambientalista desde os anos 50 ganha força nos anos 60 e 70, quando é ampliada a compreensão dos problemas ambientais como não só de saneamento e recuperada a sua dimensão política. Nos anos 60, a revolução ambiental nos Estados Unidos demonstra uma preocupação pública com a deterioração ambiental. Nos anos 80, é a vez do

⁵ O autor cita o caso de Donora, Pensilvânia em 1948 - centro industrial, onde a poluição de indústrias pesadas represada e concentrada por uma inversão térmica diferente das outras provocou a morte de cinco pessoas e milhares de doentes. Sua importância reside na reação que provocou na opinião local e nacional, levando à primeira pesquisa sistemática sobre a relação entre poluição do ar e saúde. Descreve também a névoa matadora em Londres, 1952, quando, em poucos dias morreram quatro mil pessoas, devido a uma névoa densa provocada pela inversão térmica prolongada e agravada pela concentração de poluentes industriais e domésticos (aquecimento de casas por combustão de carvão). Segundo o autor, o incidente levou a uma avaliação retrospectiva das mortes ocorridas em episódios anteriores e que haviam passado despercebidos. Outro caso citado por Hogan (1989) é o da Baía de Minimata, no Japão, em 1956, quando quatro casos de desordens neurológicas não identificados nem ligados a mortes inexplicáveis de polvos, peixes e gatos, que sofriam convulsões, foram precursores de preocupações de décadas posteriores. A doença ficou conhecida como “doença dos gatos dançantes”, e só no final da década de 60 foi identificado em crustáceos um composto de mercúrio orgânico lançado na baía pela indústria química Chisso, que provocava a doença de Minimata. Segundo o autor, até 1974 havia 798 casos oficiais, 107 mortes e 2800 casos aguardando verificação.

Canadá, Europa Ocidental, Japão, Nova Zelândia e Austrália e na década de 80, América Latina, Europa Oriental União Soviética, Sul e Leste da Ásia incorporam a questão ambiental como problema. (Viola e Leis, 1992).

Na década de 70, começa-se a associar os problemas ambientais à industrialização dos grandes centros urbanos. As poluições química e radioativa passam a ser vistas como de maior escala espacial e temporal (efeitos futuros na vida do planeta) (Freitas, Barcellos e Porto, 2004).

No início dos anos 70 havia duas posições polarizadoras da problemática ambiental. Uma, expressa em “Os limites do crescimento”, do Clube de Roma⁶, que propunha a paralisação imediata do crescimento econômico e populacional. Outra expressa na declaração da Conferência de Estocolmo, realizada em 1972, que propunha a correção dos danos ambientais causados pelo desenvolvimento econômico e a estabilização, em médio prazo, da população mundial. (Viola e Leis, 1992).

Surge o conceito de **desenvolvimento sustentável** que vem do debate iniciado em Estocolmo, em 1972. A definição que se adotou internacionalmente foi a da Comissão Mundial sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento da ONU (World Commission on Environment and Development), o relatório Brundtland, em 1987: “Desenvolvimento sustentável é desenvolvimento que satisfaz as necessidades do presente sem arriscar que futuras gerações não possam satisfazer as necessidades delas.” (BRÜSEKE, 1996, p. 106).

No ano de 1990, o governo brasileiro decidiu sediar a segunda Conferência das Nações Unidas sobre o Meio Ambiente e Desenvolvimento, a CNUMAD-92, ou a Rio-92 baseada na filosofia do desenvolvimento sustentável. Consolidou-se aí, segundo GUIMARÃES (2001) a noção moderna de desenvolvimento sustentável. O novo paradigma do debate ambiental brasileiro passou a vincular o desenvolvimento à proteção ambiental. Tal discurso no Brasil foi diferente do internacional, pela defasagem de comportamentos de indivíduos, de instituições e de política pública, como ressaltam Viola e Leis (1992):

A importância discursiva da questão ambiental traduziu-se numa legislação comparativamente avançada, porém os comportamentos individuais estão muito aquém da consciência ambiental presente no discurso, sendo muito poucas as pessoas (inclusive entre os ambientalistas militantes) que pautam

⁶ O Clube de Roma é uma organização internacional que tem como missão “agir como um catalizador de mudanças globais, livre de quaisquer interesses políticos, econômicos ou ideológicos”. A publicação do relatório “Limites de Crescimento” se deu em 1972.

conscientemente seu cotidiano pelos critérios de eficiência energética, reciclagem de materiais, redução do consumo suntuário e participação voluntária em tarefas comunitárias de limpeza ambiental. (VIOLA e LEIS, 1992, p.93).

A distância entre o discurso-legislação (avançados ambientalmente) e a prática individual-social bastante predatória, citada pelos autores há mais de uma década, ainda persiste nos nossos dias, em que a contribuição das políticas públicas para a proteção ambiental não torna o poder público capaz de fazer cumprir grande parte da legislação ambiental.

Guimarães (2001) vincula o fundamento político da sustentabilidade “[...] ao processo de aprofundamento da democracia e de construção da cidadania.” (GUIMARÃES, 2001, p.57-58). A democracia implica em fortalecimento e capacitação das organizações sociais e comunitárias, e a cidadania a incorporação do conceito de responsabilidade política na atividade pública. O autor considera a desigualdade social e a degradação ambiental problemas sociais coletivos e não individuais. Não basta garantir acesso à educação, à habitação, à saúde ou a um ambiente sem poluição; é preciso resgatar a coletividade e a solidariedade na satisfação dessas necessidades. Com a globalização, internacionalização dos mercados, da produção e dos modelos culturais, o Estado pós-fordista⁷ enfraquecido não consegue manter a unidade e a identidade nacionais. Guimarães (2001) defende uma nova ética do desenvolvimento, baseada nos propósitos iniciais da economia (estudo do abastecimento do lar – *oikos*), tendo em vista que a economia transformou-se em um fim em si mesma, ao invés de estudar os meios para o bem-estar do ser humano.

Elmar Altvater (1995) argumenta que qualquer estratégia de desenvolvimento causa impactos para o desenvolvimento e para o meio ambiente e vê uma relação recíproca entre os dois: “[...] atividades econômicas transformam o meio ambiente e o ambiente alterado constitui uma restrição externa para o desenvolvimento econômico e social.” (ALTVATER,

⁷ Segundo Soja (2000), a raiz gramatical do Fordismo está relacionada à produtividade do consumo de massa da indústria automobilística dos anos 20. Segundo o autor, o Fordismo hoje é comumente usado para descrever a era do desenvolvimento capitalista desde a década de 20 até os anos 70. Após a 2ª Guerra Mundial, o desenvolvimento econômico e social ocorreu nos países de centro, em função da ação do Estado, que era provedor das condições de moradia, instrução, saúde, etc. à população, promovendo o equilíbrio entre desenvolvimento e emprego. O aumento nos gastos de países desenvolvidos devido ao excesso de demanda da sociedade explicaria a crise do Estado, que passou então a subordinar a política social às necessidades do mercado de trabalho competitivo. Soja (2000) considera essa mudança uma ordem econômica diferente, e não uma divisão entre dois períodos antagônicos (Fordismo e pós-Fordismo), e atribui aos analistas do pós-fordismo, a sua definição como uma palavra para descrever as tendências emergentes do capitalismo industrial urbano contemporâneo.

1995, p.26). Considera impossível continuar o processo de industrialização das décadas anteriores, e que o problema reside no modo de regulação da troca material entre natureza, indivíduo e sociedade.

Freitas, Barcellos e Porto (2004) descrevem o caso das indústrias Bayer e Ingá, ambas no estado do Rio de Janeiro, onde aparece a questão da propriedade privada como justificativa e intimidação para a sobreposição dos interesses privados aos interesses coletivos. O impacto dos rejeitos da Indústria Ingá sobre a Baía de Sepetiba exigiu intervenção que só foi possível com a implantação da legislação ambiental no Brasil em 1970. As atribuições dos órgãos de fiscalização ambiental da saúde e dos trabalhadores se dividiram, ao invés de proporcionarem uma solução conjunta para os problemas. Competiram ao invés de cooperarem.

Entendemos que a generalização do conceito de desenvolvimento sustentável traz ganhos para o debate (ainda carente de maior contundência) a partir do momento em que transpõe o conceito para o senso comum permitindo sua apropriação mais ampliada em termos sociais. As críticas mais usuais são expressas por Costa (1998) quando expõe que: “Poucos conceitos tem sido recentemente tão utilizados e debatidos como o de desenvolvimento sustentável. Por isso mesmo, falta-lhe precisão e conteúdo, cabendo as mais variadas definições.” (COSTA, 1998, 1736)

Uma forma importante se buscar o desenvolvimento sustentável é a consideração das populações locais, com seus costumes, suas ciências, sua cultura, suas crenças e conhecimento do seu ambiente.

Vainer (1993) considera que, tanto no campo do temor malthusiano, onde a relação população meio ambiente é pensada como um simples problema de pressão do número de pessoas sobre recursos escassos, quanto no campo da confiança otimista nas pessoas, de vencer os desafios propostos, “[...] prevalece um objetivismo que abandona o exame das condições em que se constroem as próprias representações do mundo social e de suas relações com a natureza.” (VAINER, 1993, p.184). A noção de conflito sócio-ambiental contribui para a compreensão e atuação concreta em situações em que se sobrepõem interesses divergentes, na perspectiva de que população e meio-ambiente são construções sociais e representam forças que interagem pelo controle dos recursos naturais, diferentemente de serem vistas como naturalizadas e ecologizadas, o que equivale a enxergar o homem como parte do ambiente e não como agente sobre ele. Vainer (1993) sugere superar o objetivismo da visão Malthusiana em que a questão entre população e meio ambiente é pensada como simples pressão de números sobre recursos naturais escassos, através da noção de campo de Bourdieu.

Esta noção presume que população e meio ambiente são construções sociais, acionadas em um campo de forças onde interagem diversos grupos sociais. Portanto, é com esta visão que Vainer (1993) examina as relações entre população e meio ambiente nos conflitos surgidos com a implantação de barragens para geração de energia elétrica. Lima (2001) também adota a noção de campo ambiental de Bourdieu como marco teórico para a análise dos conflitos entre grupos sociais divergentes em torno do acesso e gestão dos recursos hídricos, diante da nova legislação sobre recursos hídricos e instalação do Comitê da Bacia Hidrográfica do Rio Paraíba do Sul - CEIVAP.

Outro exemplo de conflito sócio-ambiental é o caso da Área de Proteção Ambiental - APA-Sul, na Região Metropolitana de Belo Horizonte - RMBH, onde o resultado dos conflitos entre os diversos atores (mineradoras grandes proprietárias de terra, população elitizada dos condomínios fechados, população local de baixa renda) que “giravam” todos em torno do mesmo discurso do “desenvolvimento sustentável” acabou por desconsiderar a justiça social, ao atender somente os interesses dos grupos privilegiados.

Ao analisar as relações de poder entre os setores envolvidos no processo de instituição da APA-Sul, situada na RMBH, Lascheviski (2006) concluiu que os processos sócio-espaciais de localização das classes sociais de baixa renda foram negligenciados, a partir do momento em que os problemas relativos aos novos empreendimentos imobiliários foram equacionados como ameaça à beleza da paisagem e à qualidade de vida na região, o que caracteriza como conflito ambiental. Daí o seu questionamento ao objetivo de sustentabilidade na criação da APA-Sul, tendo em vista que uma das suas principais metas não foi levada em conta: a justiça social.

Portanto, tanto na teoria ambiental ecológica, quanto na teoria urbano-ambiental, podemos encontrar conflitos de interesses divergentes entre grupos distintos.

Em Belo Horizonte, encontramos exemplos de conflitos entre vizinhos envolvendo a questão urbano-ambiental originados de demandas locais. No bairro Estoril, de classe média alta e alta, com uso tradicionalmente residencial unifamiliar, moradores se sentiram incomodados com a construção de um edifício residencial multifamiliar, alto e de luxo na vizinhança. A atual regulação permite a construção de uma unidade habitacional para cada 180 metros quadrados de terreno, ao contrário da anterior, que restringia o uso a residencial unifamiliar. O projeto foi construído por um grupo de pessoas que juntou vários lotes, para conseguir localizar seus apartamentos em uma área “exclusivamente” residencial. O prédio foi licenciado rigorosamente dentro da legislação vigente, mas diferia da tipologia

consolidada no local, zona Sul da cidade, região da Serra do Curral, considerada marco paisagístico e símbolo de Belo Horizonte. Embora o empreendimento tenha sido licenciado na forma da lei, os vizinhos entraram na justiça contra a Prefeitura Municipal de Belo Horizonte - PBH. Logo depois, foi criada uma Deliberação Normativa pelo Conselho Municipal do Meio Ambiente - COMAM – DN 41/02, que delimitou o perímetro da região integrante da Bacia de Santa Lúcia, onde está inserido o bairro Estoril, sujeitando os projetos relativos à implantação ou ampliação de edificações e outras formas de ocupação ou intervenção em áreas públicas ou privadas, não sujeitas ao licenciamento ambiental, a serem executadas no interior do perímetro definido pela deliberação, a análise prévia, com relação a interferências no meio ambiente. (Disponível em http://portal2.pbh.gov.br/pbh/index.html?id_conteudo=850&id_nivel1=-1). Acesso em 05/10/2006). Vemos, assim, um caso de conflito em que também houve impacto na paisagem urbana, item de análise previsto no EIV.

Amaral (2007)⁸ cita dois casos em que alguns grupos se sentiram prejudicados e que o licenciamento ambiental não resolveu o interesse desses grupos, pois vieram depois, instrumentos mais fortes que impediram esses empreendimentos. Nesses dois casos, depois que houve o licenciamento ambiental, foram aprovadas Leis Estaduais criando nestas áreas, área de preservação ambiental, onde a atividade não seria permitida. Um caso foi o do Aterro Sanitário da Estação Capitão Eduardo. Depois de licenciado, foi criada uma lei definindo a área como de preservação ambiental, onde não é permitida a localização de aterro. Outro caso foi o de um empreendimento particular proposto no bairro Belvedere, zona nobre da cidade, um condomínio de classe média alta com 11 torres de 60 apartamentos, cada, em um terreno que tinha problemas ambientais. Segundo Amaral (2007), o projeto do Condomínio apresentou uma solução que foi considerada melhor do que a situação em que se encontrava o terreno. Então, o empreendimento foi licenciado. Pouco tempo depois, foi aprovada uma lei pelo Estado⁹ criando a Estação Ecológica do Cercadinho com fortes restrições de uso. Amaral (2007), alega que essa lei foi aprovada sumariamente, sem qualquer discussão, mesmo dentro

⁸ AMARAL, Flávia Mourão Parreira do. *Flávia Mourão Parreira do Amaral*: inédito. Belo Horizonte, 12 fev 2007. 1 fita cassete (35 min.). Entrevista concedida a Maria Auxiliadora de Moraes Moreira.

⁹ Lei 15.979 de 13 de janeiro de 2006 – que criou a Estação Ecológica do Cercadinho, com a finalidade de proteger o seu manancial de abastecimento público, aquífero, flora, fauna, solo e paisagem local. A área, cujo perímetro ficou delimitado pela lei, foi declarada de utilidade pública e de interesse social para fins de desapropriação e, até que estivesse sob o efetivo domínio e posse do poder público, foi proibida qualquer forma de desmatamento de vegetação nativa ou outra atividade contrária às finalidades de sua criação.

do Estado. Daí, sua proposta de outra discussão: “Quem é que, realmente, define as coisas na nossa sociedade?” A Secretária defende que ainda temos que vencer alguns obstáculos e práticas antigas.

A crescente urbanização¹⁰ e os problemas ambientais trazidos por este processo, como as enchentes, as favelas, a poluição, a destruição do patrimônio cultural que dá identidade às pessoas, os conflitos entre vizinhos, dentre outros, associada ao avanço constitucional conquistado com a redemocratização do país, nos levam a refletir sobre a necessidade de se buscar também uma base teórica para a dimensão urbano-ambiental capaz de estimular a integração da regulação urbana com a regulação ambiental, pois, cada vez mais, vemos que as questões ambientais são também questões urbanas e este fato torna necessária a discussão da cidade de forma não fragmentada. “[...] a tendência de incorporação de aspectos ambientais no planejamento urbano é algo recente.” (SANTOS, 2002, p.271).

A rápida abordagem da emergência da questão ambiental que fizemos teve como objetivo entendermos o processo histórico que levou à formulação de leis ambientais, principalmente aquelas que se integram à problemática urbana. O termo meio ambiente é tradicionalmente conhecido e utilizado para referir-se a questões ecológicas, como preservação da natureza, etc., mas sua utilização no ambiente urbano ainda carece de ser explorada.

O conceito tradicional de meio ambiente tem evoluído para a inclusão das questões urbanas e antropológicas como questões ambientais, tendo em vista a necessidade de ampliar a visão simplista de meio ambiente como ecossistema natural, diante do fato de que as cidades são o principal *habitat* dos seres humanos. As questões ambientais eram tratadas como opostas às cidades, como se a idéia de cidade fosse o contrário de meio ambiente.

Niemelã (1999) não vê a necessidade de uma teoria da ecologia urbana, pois de acordo com seu ponto de vista, é perfeitamente possível o estudo dos ecossistemas urbanos através das teorias ecológicas existentes, mas admite que a melhor compreensão destas características aumentaria nossa capacidade de prever impactos que o uso da terra causa nos ecossistemas urbanos e facilitaria a integração da ecologia com o planejamento urbano.

A constatação de que mais da metade da população mundial é urbana traz o foco dos problemas ambientais para as cidades, com seus problemas de saneamento, enchentes, contaminação de cursos d’água, poluição sonora e atmosférica e aquecimento global, entre outros, enfim, a intensa influência humana nas paisagens. Rocco (2006) aponta para a

¹⁰ Segundo dados do IBGE, divulgados em maio de 2007, 81% dos brasileiros vivem nas cidades.

evolução do conceito de meio ambiente natural para o meio ambiente cultural e construído, na legislação recente. Avalia que o Estatuto da Cidade fundamenta os conceitos de cidades sustentáveis.

É importante deixar claro o nosso entendimento do conceito de meio ambiente, que é bem mais amplo do que a visão meramente de proteção e conservação. Lamentamos a dissociação de meio ambiente e meio urbano. Fernandes (2002a) aponta para “[...] a necessidade de juristas, administradores públicos, ambientalistas, urbanistas e o Ministério Público se sensibilizarem ainda mais com a necessidade de maior integração entre o Direito Ambiental e o Direito Urbanístico.” (FERNANDES,2002a, p. 247), sob o argumento de que:

Se a discussão anterior sobre a agenda marrom se justificava pelo reconhecimento do direito à saúde, a discussão contemporânea se justifica ainda mais pelo reconhecimento do direito à vida – que de resto também é o argumento central do Direito ambiental. Elemento essencial do direito à vida é o direito de todos de morarem em algum lugar adequado, em condições dignas e com qualidade de vida – o que é um dos temas centrais do Direito Urbanístico. (FERNANDES,2002a, p. 247).

3. REGULAÇÃO RELATIVA A EMPREENDIMENTOS DE IMPACTO

A institucionalização da Avaliação de Impacto Ambiental – AIA – teve origem nos Estados Unidos devido à grande efetividade da prática dos Estudos de Impacto Ambiental.

Em 1969, os americanos aprovaram a National Environmental Policy Act – NEPA – que equivale à Política Nacional do Meio Ambiente no Brasil, tornando obrigatória a Declaração de Impacto Ambiental (Environmental Impact Statement - EIS) para os projetos governamentais ou financiados por verbas públicas. Desde então, a avaliação de impacto ambiental interdisciplinar passou a ser o instrumento de gestão ambiental mais utilizado em todo o mundo. Segundo Tommasi (1993), esse sistema nasceu da necessidade de equilibrar um ambiente saudável com o desenvolvimento desejado e da consciência de que seria melhor prevenir os possíveis impactos de um empreendimento do que corrigir danos ambientais gerados.

A Declaração de Impacto Ambiental, documento resultante dos estudos feitos pela AIA nos Estados Unidos, destacou-se, sobretudo, pela participação social nas tomadas de decisão dos órgãos ambientais, ocorrida através das Audiências Públicas. A efetividade do instrumento parece ter tido como fatores determinantes o nível educacional, a politização, esclarecimento e conscientização da sociedade americana.

Sobretudo, a partir da realização da Conferência das Nações Unidas para o Meio Ambiente, em 1972, em Estocolmo, uma ampla literatura produzida sobre AIA e Estudo de Impacto Ambiental - EIA e Relatório de Impacto Ambiental - RIMA reorientou a ótica do planejamento e gestão de políticas de desenvolvimento, antes conduzidas exclusivamente por parâmetros econômicos e financeiros. A consolidação mundial da AIA na década de 80 propiciou um avanço na discussão da sua concepção, fases de execução, agentes sociais envolvidos e inserção no processo decisório, devido à ampliação do seu caráter participativo, incluindo o público nas diferentes etapas do processo de avaliação, para maior transparência e efetividade da administração.

Segundo IBAMA (1995), a AIA foi adotada no Brasil, mais por requisito de organismos multilaterais de financiamento (Banco Interamericano de Desenvolvimento – BID e Banco Mundial – BIRD), em função dos impactos ambientais causados pela implementação dos projetos de desenvolvimento da década de 70 e dos reflexos da Conferência de Estocolmo, em 1972 que a recomendava no processo de planejamento, do que por pressões sociais e consciência ambientalista, como nos países desenvolvidos.

Esses estudos eram realizados de acordo com as normas de agências internacionais, devido à falta de normas ambientais próprias no Brasil.

“O Estudo de Impacto Ambiental foi introduzido no sistema normativo brasileiro, via Lei 6.803/80, no seu artigo 10, § 3º, que tornou obrigatória a apresentação de ‘estudos especiais de alternativas e de avaliações de impacto’ para a localização de pólos petroquímicos, cloroquímicos, carboquímicos e instalações nucleares.” (IBAMA,1995, p.22).

Esta lei definiu o zoneamento industrial nas áreas críticas de poluição, com o objetivo de compatibilizar as atividades industriais com proteção ambiental. Atribui a competência do licenciamento para implantação, operação e ampliação aos governos estaduais. Portanto, o Estudo de Impacto Ambiental no Brasil teve sua origem nos incômodos gerados pelas indústrias.

A necessidade de avaliação de impactos ambientais foi proposta com a promulgação da Lei n. 6938/81, mas a definição do escopo, das responsabilidades e diretrizes para a sua implementação, veio somente com a edição da Resolução do Conselho Nacional do Meio Ambiente n. 001 de 23 de setembro de 1986 – RN-CONAMA 001/86, que estabeleceu a exigência de elaboração de Estudo de Impacto Ambiental – EIA e respectivo Relatório de Impacto Ambiental – RIMA. Esta Lei resultou na adoção da avaliação de impactos em todos os Estados do país.

Antes de discorrermos sobre a regulação de empreendimentos de impacto, é necessário conceituar **impacto ambiental** e **empreendimento de impacto**, a fim de subsidiar a compreensão dos princípios dos instrumentos de licenciamento urbanístico-ambiental que apresentamos neste capítulo.

O Conselho Nacional do Meio Ambiente – CONAMA, diante da necessidade de definir as responsabilidades, critérios básicos, e diretrizes para a implementação da Avaliação de Impacto Ambiental - AIA, como um dos instrumentos de Política Nacional do Meio Ambiente, definiu, na RN-CONAMA n. 001/86, Art. 1º, **impacto ambiental** como “[...] qualquer alteração das propriedades físicas, químicas e biológicas do meio ambiente, causada por qualquer forma de matéria ou energia resultante das atividades humanas que, direta ou indiretamente afetem:

- I – a saúde, a segurança e o bem-estar da população;
- II – as atividades sociais e econômicas;

III – à biota;

IV – as condições estéticas e sanitárias do meio ambiente;

V – a qualidade dos recursos ambientais.”

A RN CONAMA n. 001/86 também condiciona o licenciamento¹¹ de atividades modificadoras do meio ambiente, ou seja, empreendimento de impacto à elaboração de Estudo de Impacto Ambiental – EIA e respectivo Relatório de Impacto Ambiental – RIMA a serem aprovados por órgão competente, e define as condições, diretrizes e procedimentos para sua aplicação. Determina o desenvolvimento do diagnóstico ambiental da área de influência, incluindo o meio físico, biológico e sócio-econômico - este último englobando a análise do uso e ocupação do solo - monumentos arqueológicos, históricos e sócio-culturais da comunidade, relações entre sociedade local e recursos ambientais. Exige a análise dos impactos ambientais previstos, discriminando os positivos e os negativos, diretos e indiretos, imediatos e a médio e a longo prazo, temporários e permanentes assim como a definição de medidas mitigadoras para os impactos negativos e o acompanhamento e monitoramento dos impactos em geral.

A RN CONAMA 001/86 delega atribuições de instruções adicionais aos municípios, de acordo com as peculiaridades de cada projeto, e define o conteúdo mínimo do RIMA, que deverá ser feito por equipe multidisciplinar e refletir as conclusões do EIA e ser apresentado à população de forma didática, para possibilitar sua compreensão por todos. Seu conteúdo deverá incluir os objetivos e justificativas do projeto e sua relação e compatibilidade com os programas governamentais, a descrição do projeto com suas alternativas tecnológicas e locais devidamente detalhadas quanto à geração de impactos nas fases de construção e operação da atividade, a síntese do diagnóstico ambiental da área de influência do projeto, a caracterização da qualidade ambiental futura da área de influência de cada alternativa proposta, inclusive da sua não realização, descrição do efeito esperado das medidas mitigadoras adotadas, programa de monitoramento dos impactos e recomendação quanto à alternativa mais favorável.

Ao exigir o EIA/RIMA, o órgão competente definirá prazo para manifestação de outros órgãos públicos e demais interessados e, se julgar necessário, promoverá a realização

¹¹ A Resolução do CONAMA nº 237/97 define o licenciamento ambiental como “[...] o procedimento administrativo pelo qual o órgão ambiental competente licencia a localização, instalação, ampliação e operação de empreendimentos e atividades utilizadoras dos recursos ambientais consideradas efetiva ou potencialmente poluidoras ou daquelas que, sob qualquer forma, possam causar degradação ambiental, considerando as disposições legais e regulamentares e as normas técnicas aplicadas ao caso”.

de Audiência Pública para informar sobre o projeto e seus impactos e discutir o RIMA. Este será acessível à consulta pública, inclusive durante o período de análise técnica.

A CF-88 trouxe um capítulo exclusivamente dedicado ao meio ambiente e, neste capítulo, define a política ambiental no Brasil, com base nas premissas de que o meio ambiente ecologicamente equilibrado é um bem de uso comum e direito de todos, e incumbe ao Poder Público e à coletividade a obrigação de defendê-lo e preservá-lo para as gerações presentes e futuras. No seu artigo 225, inciso IV, tornou obrigatória a exigência de Estudo de Impacto Ambiental por parte do Poder Público, para a implementação de obra ou atividade potencialmente causadora de degradação significativa do meio ambiente. De acordo com IBAMA (1995), “[...] a primeira Carta Magna do planeta a inscrever a obrigatoriedade do estudo de impacto no âmbito constitucional.”. (IBAMA,1995, p.23).

A nova Constituição foi também um marco para o desenvolvimento das funções sociais da cidade, que consideramos, conforme princípios que desenvolvemos no capítulo anterior, o meio ambiente de 80% dos brasileiros que aí vivem. Delegou aos municípios antigas competências e responsabilidades dos governos federal e estadual, dedicando o seu capítulo II à política urbana.

Os artigos 182 e 183 do capítulo sobre política urbana da CF-88 foram regulamentados pelo Estatuto da Cidade, Lei federal n. 10.257 de 10 de julho de 2001, que entrou em vigor em 10 de outubro de 2001. Segundo Rocco (2006), o Estatuto da Cidade acrescentou normas relativas à gestão pública com o objetivo de partilhar com a sociedade a responsabilidade pelas escolhas para o desenvolvimento local.

O Estatuto da Cidade prevê o Estudo de Impacto de Vizinhança – EIV, instrumento de política urbana, para o licenciamento de empreendimentos e atividades públicas ou privadas, classificados por lei a ser aprovada na Câmara Municipal, como causadoras de mudanças significativas na vizinhança onde se instalar.

Tanto o EIA/RIMA quanto o EIV são instrumentos de licenciamento para a preservação do meio ambiente e regulação da ocupação do espaço e têm como premissa tornar as decisões administrativas mais integradoras, com maior participação popular por audiências e consultas públicas. Na comparação entre os dois instrumentos, distinguimos, no entanto, a origem das suas trajetórias: o EIA/RIMA vem de uma abordagem mais técnica enquanto o EIV tem o caráter mais político.

3.1 EIA/RIMA

Como já mencionado no início do capítulo, a aprovação da RN-CONAMA 001/86 – estabeleceu a exigência de apresentação de Estudo de Impacto Ambiental – EIA e respectivo Relatório de Impacto Ambiental – RIMA para o licenciamento de atividades tidas como modificadoras do meio ambiente. A Resolução determina que o “[...] o EIA/RIMA deve ser realizado por equipe multidisciplinar habilitada, não dependente direta ou indiretamente do proponente do projeto e que será responsável tecnicamente pelos resultados apresentados (art. 7º)”. (IBAMA,1995, p.22). Quando os órgãos responsáveis pelo licenciamento ambiental julgarem necessário, convocarão a realização de Audiência Pública para informar sobre o projeto e seus possíveis impactos ambientais.

A RN-CONAMA 001/86 regulamentou a formulação do EIA/RIMA para 17 categorias de atividades e facultou às autoridades estaduais tais exigências para os empreendimentos que considerem relevantes.

Bastos e Almeida (2000) definem a avaliação de impactos ambientais como “[...] um instrumento de política ambiental formado por um conjunto de procedimentos capaz de assegurar, desde o início do processo, que se faça um exame sistemático dos impactos ambientais de uma ação proposta (projeto, programa, plano ou política) e de suas alternativas, que os resultados sejam apresentados de forma adequada ao público e aos responsáveis pela tomada de decisão, e por eles devidamente considerados”. (BASTOS e ALMEIDA, 2000, p.81)

A Lei 6938/81, que instituiu a Política Nacional do Meio Ambiente prevê a Avaliação de Impacto Ambiental (AIA), dentre outros instrumentos complementares e inter-relacionados como, por exemplo, o EIA/RIMA. A AIA é uma das partes do EIA, que é composto de várias etapas: diagnóstico ambiental, avaliação de impacto ambiental (AIA), eliminação ou mitigação dos impactos previstos e monitoramento dos efeitos possíveis do projeto.

O EIA/RIMA faz parte da avaliação ambiental do empreendimento para a concessão ou não, da sua Licença Prévia. Ao EIA/RIMA, deverá ser dada publicidade, conforme exige a Constituição Brasileira, em seu artigo 225.

A licença ambiental é um dos instrumentos exigidos para a implantação de empreendimentos de impacto. De acordo com BRASIL (2002), a avaliação e o licenciamento de empreendimentos de impacto consolidou-se como forma preventiva de política e gestão ambiental, apesar das dificuldades encontradas na administração pública, e seus objetivos “[...] limitam-se a subsidiar as decisões de aprovação de projetos de empreendimentos

individuais, e não os processos de planejamento e as decisões políticas e estratégicas que os originaram.” (BRASIL, 2002, p.10).

O licenciamento ambiental compõe-se de três tipos de licença: a **Licença Prévia – LP**, concedida na etapa preliminar do projeto básico, após a aprovação do EIA/RIMA, quando são estabelecidas condicionantes para o prosseguimento do processo, mas sem que seja autorizado o início de qualquer obra, e tem prazo de validade. Antes de concedê-la, caso o órgão licenciador considere necessário, promoverá Audiência Pública para discussão do empreendimento com a comunidade, de acordo com o que estabelece a Resolução CONAMA nº 009/87. A realização da Audiência Pública se dará mediante a apresentação do projeto através da apresentação do RIMA, que deverá ser uma versão do EIA em linguagem acessível à compreensão do público. A segunda licença é a **Licença de Instalação, ou Licença de Implantação - LI**, concedida após a aprovação do projeto executivo e demais estudos (Plano de Controle Ambiental - PCA, Relatório de Controle Ambiental - RCA), que determinam os dispositivos de controle ambiental adequados para cada tipo de atividade, autorizando a implantação do empreendimento dentro de um prazo de validade. A terceira e última licença é a **Licença de Operação - LO**, que é concedida após vistoria e constatação do cumprimento das condicionantes estabelecidas nas fases anteriores, autorizando a operação do empreendimento. Também é concedida com prazo de validade e condicionantes para a continuidade da operação.

De acordo com (*TERMO de referência...2005*), o EIA é “[...] um documento de natureza técnico-científica, que tem como finalidade subsidiar a avaliação dos impactos ambientais gerados por atividades e/ou empreendimentos potencialmente poluidores ou que possam causar degradação ambiental e propor medidas mitigadoras e de controle ambiental, procurando garantir o uso sustentável dos recursos naturais “.(*TERMO de referência...2005*, p. 4).

De acordo com Tommasi (1993), o EIA foi desenvolvido, de modo a ser dividido em duas fases: a primeira, a dos diagnósticos, onde são considerados os efeitos positivos e negativos do projeto proposto, e a segunda fase, o prognóstico, onde se estuda como desenvolver o projeto para que gere o menor número possível de efeitos sociais e ambientais negativos, assim como as formas de minimizá-los para a sociedade, que participa da decisão. Segundo o autor, o processo do *Environmental Impact Assentment* (EIA), com base no *National Policy Act* (1969) dos Estados Unidos procura identificar e prever os impactos de projetos, e possui várias etapas como: descrição do projeto, diagnóstico das condições ambientais anteriores à implementação do projeto, avaliação dos efeitos desejáveis e dos

indesejáveis que o empreendimento provocará, medidas mitigadoras dos impactos incluindo a avaliação das alternativas tecnológicas e locais e resumo não técnico.

Tommasi (1993) enfatiza o caráter participativo do EIA, recomendando que o mesmo seja usado para discutir e propor alternativas tecnológicas para minimizar os impactos de um projeto e não apenas para licenciá-lo ou rejeitá-lo, oferecendo informações ao público para efetivar essa participação.

Para a elaboração do EIA, é estabelecido um roteiro pelo órgão licenciador denominado “Termo de Referência”, que orienta o estudo, de acordo com o conteúdo necessário ao atendimento das disposições da RN CONAMA 001/86 e das necessidades específicas de cada projeto.

Este estudo deverá dimensionar o objeto, de forma a obter os parâmetros para a sua condução, considerar os dados referentes ao Diagnóstico Ambiental, fazendo a descrição geral e técnica do empreendimento e justificando-o, definir as áreas de estudo – delimitação a área de influência direta e indireta do projeto, apresentar os levantamentos e os potenciais impactos, considerando a sinergia dos empreendimentos já implantados e os em fase de implantação, bem como os impactos sócio-econômicos, além de assegurar a manutenção dos usos existentes. Deverá ser descrita, analisada e caracterizada a situação ambiental atual da área de influência, antes da implantação do empreendimento, assim como os aspectos vulneráveis a efeitos diretos ou indiretos significativos das ações das fases de planejamento, implantação e operação do empreendimento.

Deverão ser apresentadas alternativas locais do empreendimento, comparando-as de forma a mostrar a melhor alternativa do ponto de vista ambiental, e considerando a possibilidade de não executá-lo.

A empresa responsável pelo EIA/RIMA deverá ser devidamente identificada e qualificada, e apresentar justificativas técnicas, econômicas e sócio-ambientais para o projeto, e os devidos cronogramas relativos às suas fases de planejamento, instalação e operação.

Esta empresa precisa deixar clara a infra-estrutura de apoio à obra, tais como, canteiros de obra (saneamento básico: água, esgoto e lixo), centros administrativos e alojamentos, áreas de empréstimo e bota-fora, mão-de-obra necessária, detalhamento da área para supressão de vegetação do canteiro de obras, dentre outras.

O Diagnóstico Ambiental deverá refletir a situação ambiental da área dos estudos, indicando os fatores que compõem o seu sistema ambiental, de modo a demonstrar a dinâmica das relações entre o meio físico, biótico e sócio-econômico, bem como a vulnerabilidade ambiental com a inserção do empreendimento, abordando estudos específicos para a área de

influência indireta e, quando especificado, a área de abrangência regional, o meio físico, a geologia, geomorfologia e solos, características das rochas e suas possíveis áreas de risco e tipo de relevo. O clima da área de influência deverá ser caracterizado, e deverão ser avaliadas as mudanças passíveis de ocorrer após a sua implantação.

Os recursos hídricos das bacias terão que ser caracterizados de acordo com a sua rede hidrográfica e de seus principais cursos d'água, com a indicação dos cursos d'água perenes e intermitentes, as regiões de cabeceiras e nascentes, avaliando a qualidade das águas quanto aos aspectos físicos, químicos e bacteriológicos dos recursos hídricos superficiais e subterrâneos, destacando as principais fontes poluidoras.

Deverão ser identificados os principais usos de água e destacadas as demandas futuras por esse recurso, além de cavernas no local e apresentados os impactos relacionados com a alteração do regime espeleológico.

Quanto ao meio biótico, deverão ser caracterizados os ecossistemas terrestres e aquáticos, de forma a avaliar a interferência do empreendimento nas espécies da fauna e flora, a partir de dados qualitativos, caracterizando as inter-relações com o meio.

Deverá ser realizada uma pesquisa sócio-econômica, a partir de dados primários e secundários, entrevistas qualificadas, onde deverão constar os aspectos relativos à dinâmica populacional, avaliando os aspectos sócio-econômicos da região, utilizando indicadores básicos para análise do comportamento demográfico. A situação das áreas de influência deverão ser descritas, visando a atualização de dados por meio da avaliação do quadro da infra-estrutura de saúde, educação, segurança, transporte, comunicação, lazer, sistema viário principal, rede de energia elétrica, rede de abastecimento de água e de saneamento básico, entre outros existentes.

Os principais usos do solo nas áreas de influência direta e a paisagem deverão ser avaliados através de análise descritiva e mapeamento, observando o envolvimento de áreas urbanas e de expansão, culturas sazonais, permanentes, pastagens naturais e/ou cultivadas, matas, infra-estrutura do sistema viário, travessias, unidades de conservação, estrutura fundiária, áreas ocupadas sem titulação, além de áreas ocupadas por populações tradicionais. Inclui-se, aí, a análise de propriedades afetadas e definição de padrões da ocupação, através de levantamentos qualitativos e quantitativos, com a avaliação das condições de habitação, do regime de posse e uso da terra, as construções, benfeitorias e equipamentos, das atividades econômicas mais importantes, da renda familiar e o preço das terras e das benfeitorias. Deve-se avaliar a participação das comunidades em atividades comunitárias, assim como a economia regional, incluindo as atividades presentes nas áreas de influencia. Faz parte do

diagnóstico também a caracterização dos aspectos gerais do processo de ocupação, com ênfase nos grandes vetores ou eixos de crescimento econômico, identificando os tipos de mão-de-obra necessários, os empregos diretos e indiretos a serem gerados pelo empreendimento.

Outro procedimento é detectar e avaliar, na área de influência direta, os bens imóveis de interesse histórico-cultural, e os recursos físico-bióticos valorizados pela população local, descrevendo pontos frágeis e de possíveis pressões sobre a comunidade, relativos à construção e operação do empreendimento.

Inclui-se aí, a avaliação dos planos e projetos existentes para as áreas de influência que possam sofrer interferências com o empreendimento, ou que possuam algum efeito sobre o mesmo.

A caracterização da área de influência do empreendimento deverá ser sintetizada de forma global após o diagnóstico completo, com as principais inter-relações dos meios físico, biótico e sócio-econômico.

Deverá ser elaborado o prognóstico dos meios físico, biótico e socioeconômico, levando-se em conta as alternativas de execução e de não execução do empreendimento. Este prognóstico deverá considerar, também, efeitos sinérgicos entre os empreendimentos propostos ou que já operam na região e comparado com a qualidade ambiental atual.

Devem ser apresentadas as tendências ambientais futuras da região, com base nos dados dos fatores físicos, bióticos e sócio-econômicos, apoiado no desenvolvimento econômico potencial, considerando-se a hipótese de não implantação do empreendimento.

O diagnóstico ambiental deverá conduzir à identificação dos impactos do empreendimento, que deverão envolver, inclusive, os impactos não quantificáveis, isto é, aqueles cuja análise será apenas qualitativa, e a avaliação quantitativa mais aprofundada dos impactos mais importantes gerados pelo empreendimento na área diretamente afetada, em decorrência da vulnerabilidade ambiental diagnosticada. A comparação entre os fatores ambientais mais significativos e as ações a serem geradas pelo empreendimento devem ser agregadas, de forma a permitir análise das conseqüências ambientais das suas diversas ações.

O prognóstico ambiental é uma etapa onde, esboçam-se situações futuras de uma qualidade ambiental e se define o impacto ambiental a partir do diagnóstico e dos elementos constituintes do empreendimento.

A avaliação de impacto ambiental deverá observar os diversos fatores e seus tempos de incidência nas etapas de implantação e operação do empreendimento, abrangendo os impactos positivos e negativos, através de uma projeção dos impactos imediatos, a médio e

longo prazo. Esta avaliação deverá, também, ponderar sobre as condições do meio ambiente antes das obras, assim como os impactos que não possam ser evitados ou mitigados. Deverão constar a metodologia e os critérios de identificação dos impactos utilizados na interpretação e análise de suas interações, assim como a sua importância. Deverão ser descritos os impactos sobre cada fator ambiental relevante, considerado no diagnóstico ambiental e descritos os principais impactos passíveis de ocorrer nas fases de implantação e operação.

A partir do diagnóstico ambiental, baseado na comparação do prognóstico obtido no estudo, medidas mitigadoras e compensatórias deverão ser propostas para os impactos potenciais avaliados, a fim de minimizá-los, maximizá-los, compensá-los ou eliminá-los.

As informações técnicas produzidas no EIA deverão ser sintetizadas em documento de linguagem acessível ao público, o Relatório de Impacto Ambiental -RIMA, de acordo com exigência da RN-CONAMA 001/86. Este relatório deverá conter mapas, quadros, gráficos e outras técnicas ilustrativas, de forma a expressar claramente as conseqüências ambientais do projeto, e suas alternativas, para que sejam comparadas as vantagens e desvantagens de cada uma delas.

Portanto, o EIA deverá abordar o diagnóstico ambiental da região e os impactos potenciais do empreendimento, apontando seus aspectos positivos e negativos, referentes às fases de planejamento, implantação e operação do empreendimento.

3.2 O Estatuto da Cidade e o Estudo de Impacto de Vizinhança

Apesar de antigas competências federais e estaduais terem sido delegadas pela CF-88 aos municípios, com a finalidade de permitir que os interesses coletivos se sobrepusessem aos individuais, foram encontradas diversas barreiras pelos administradores municipais, para esta nova reestruturação urbana.

O Estatuto da Cidade, lei federal promulgada em 10 de julho de 2001, e que entrou em vigor em 10 de outubro do mesmo ano, veio regulamentar os artigos 182 e 183 da CF-88 estabelecendo diretrizes gerais da política urbana, através de normas e instrumentos que exigem, sobretudo, a participação direta da sociedade no planejamento e gestão da cidade. Desta forma, é um marco jurídico que trouxe novos instrumentos urbanísticos, que potencializam a construção de pontes entre Direito e questões urbano-ambientais. Trata-se, no entanto de um avanço, cujo maior desafio é colocá-lo em prática, tendo em vista que as leis por si só não são suficientes: é necessário que sejam praticadas.

O Estatuto da Cidade delega aos Poderes Executivo e Legislativo Municipais a atribuição de aplicar a lei, desde que inclua a participação direta da população e de suas associações, através de discussões, conselhos, audiências, orçamento participativo, projetos de lei de iniciativa popular, etc.

Dentre os instrumentos trazidos pelo Estatuto da Cidade, destacamos o EIV, por relacionar-se com a mediação entre interesses públicos e privados, através da discussão de conflitos ambientais entre vizinhanças, o que nos remete ao desenvolvimento do poder local ligado ao “sinekismo” de Soja (2000) e ao aprendizado social descrito por Santos (2004).

Na sua Seção XII, que se refere ao EIV, o Estatuto da Cidade determina:

“Art. 36. Lei municipal definirá os empreendimentos e atividades, privados ou públicos em área urbana que dependerão de elaboração de estudo prévio de impacto de vizinhança (EIV) para obter as licenças ou autorizações de construção, ampliação ou funcionamento a cargo do Poder Público municipal.”

“Art. 37. O EIV será executado de forma a contemplar os efeitos positivos e negativos do empreendimento ou atividade quanto à qualidade de vida da população residente na área e suas proximidades, incluindo a análise, no mínimo, das seguintes questões:

- I – adensamento populacional;
- II – equipamentos urbanos e comunitários;
- III – uso e ocupação do solo;
- IV – valorização imobiliária;
- V – geração de tráfego e demanda por transporte público;
- VI – ventilação e iluminação;
- VII – paisagem urbana e patrimônio natural e cultural.

Parágrafo único. Dar-se-á publicidade aos documentos integrantes do EIV, que ficarão disponíveis para consulta, no órgão competente do Poder Público municipal, por qualquer interessado.”

Esta lei vincula as decisões que interferem na cidade às diretrizes do Plano Diretor, pacto estabelecido entre os diferentes agentes da cidade, sob o pressuposto de que houve, na sua elaboração, participação efetiva da comunidade e discussão dos problemas decorrentes de interesses conflitantes.

O EIV deverá ser elaborado por equipe multidisciplinar, devido à diversidade de aspectos envolvidos. Analogamente ao EIA/RIMA, passa pelas etapas de descrição do projeto, diagnóstico da área de influência do projeto, previsão e avaliação dos impactos do empreendimento e proposição de medidas preventivas, mitigadoras, compensatórias e potencializadoras. Na fase de descrição do projeto, a escolha do local deve ser justificada, através da indicação de benefícios econômicos, sociais, ambientais, dentre outros, e apresentadas alternativas tecnológicas e de localização do projeto.

O Estatuto da Cidade finaliza a Seção XII com o seguinte artigo:

“Art. 38. A elaboração do EIV não substitui a elaboração e a aprovação de estudo prévio de impacto ambiental (EIA), requeridas nos termos da legislação ambiental.”

Diante do artigo 38 do Estatuto da Cidade exposto acima, julgamos fundamental fazer uma comparação dos critérios utilizados para a avaliação ambiental, através dos instrumentos EIA/RIMA com os critérios propostos pelo EIV, para verificar se a forma de avaliação de impacto ambiental poderia ser revista depois da regulamentação do EIV no Estatuto da Cidade, ou se a forma atual é mais abrangente. De acordo com (Menegassi e Osório, 2002), na cidade tratada como objeto puramente técnico os conflitos são ignorados na legislação urbanística e o Estatuto da Cidade amplia o espaço da cidadania, diminuindo a distância que separa a esfera técnica do planejamento da esfera política da gestão e é nesta perspectiva, a do exercício da cidadania através do desenvolvimento e fortalecimento do poder local, possível ponte entre planejamento e participação, que pretendemos fazer a análise para verificar também se esta legislação está de acordo com os preceitos democráticos da nova Constituição. Nosso intuito é também conciliar a legislação ambiental com a legislação urbanística.

Se governar é a arte de administrar conflitos, devido ao fato de tomarmos como viés da nossa pesquisa a questão da participação no desenvolvimento e gestão social de territórios, de presenciar na rotina de nosso trabalho na Gerência de Licenciamento Urbanístico na Prefeitura Municipal de Belo Horizonte conflitos entre vizinhos, e de tomarmos como objeto de trabalho o licenciamento ambiental de um empreendimento de impacto, elegemos, dentre os instrumentos propostos pelo Estatuto da Cidade, o Estudo de Impacto de Vizinhança – EIV como tema para discutirmos a interface da legislação urbano-ambiental com a mediação dos interesses públicos e privados, por se tratar de um instrumento de licenciamento urbanístico-ambiental em que a participação é uma exigência. O EIV prevê a discussão com a vizinhança dos aspectos positivos e negativos da construção, ampliação ou funcionamento de atividades

públicas ou privadas em área urbana, que possam causar alterações expressivas na região tais como as que citamos anteriormente, quais sejam, os incômodos em consequência do adensamento populacional, aumento de trânsito, sobrecarga dos equipamentos públicos, uso e ocupação do solo, valorização imobiliária, perda de iluminação e ventilação naturais, impactos negativos sobre a paisagem urbana e o patrimônio cultural e ambiental.

De acordo com o artigo 36 do Estatuto da Cidade, Lei municipal definirá os empreendimentos e as atividades condicionados à apresentação de EIV, para a sua construção, ampliação ou funcionamento. No seu inciso XIII do artigo 2º, assegura o direito de “[...] audiência do Poder Público municipal e da população interessada nos processos de implantação de empreendimentos ou atividades com efeitos potencialmente negativos sobre o meio ambiente natural ou construído, o conforto ou a segurança da população.” (ESTATUTO DA CIDADE, 2002, p.23). Segundo Menegassi e Osório (2002), diversas Leis Orgânicas e planos diretores já requerem este estudo prévio, como é o caso de São Paulo e Rio de Janeiro. Em Porto Alegre, a Lei Orgânica assegura a manifestação popular na aprovação desses empreendimentos através de **plebiscito**. As autoras enxergam o EIV como mais do que um mero instrumento para cumprir condicionantes do licenciamento ambiental, mas como possibilidade de exercício da cidadania e do planejamento urbano participativo, e destacam que os estudos de impacto ambiental – EIA “[...] deveriam contribuir para alternativas de localização do empreendimento, relacionando-se com o Estudo de Impacto de Vizinhança, o que não vem sendo adotado pela iniciativa privada e talvez insuficientemente exigido pelo Poder Público e pela cidadania.” (MENEGASSI e OSÓRIO, 2002, p.247). Vêm como um dos maiores desafios propostos pelo Estatuto da Cidade, operar a gestão sócio-territorial urbana, rompendo com os paradigmas predominantemente técnicos, que separam planejamento e gestão da cidade.

O Estatuto da Cidade discute a qualidade da vida urbana, que entra em conflito com as atividades econômicas. Define os municípios como licenciadores ambientais, e cria novos instrumentos de intervenção sobre o território. Ao propiciar a discussão da inserção de um empreendimento público ou privado proposto, na sua vizinhança, o EIV, instrumento de política urbana proposto pelo Estatuto da Cidade, pode ser visto como instrumento para uma nova concepção de planejamento e gestão urbanos e sócio-ambientais, pois inclui a análise, pelo menos do adensamento populacional, dos equipamentos urbanos e comunitários, do uso e ocupação do solo, da valorização imobiliária, da geração de tráfego e demanda por transporte público, da ventilação e iluminação, e da paisagem urbana e patrimônio natural e cultural. Neste sentido, é compatível com o alvo do **ponto crítico** descrito por Lefèbvre

(1969), ou seja, um ponto intermediário específico da cidade, situado entre o nível global e do habitar, que normalmente não é levado em conta nos processos de planejamento e que dificulta a integração entre legislação e participação popular.

Rocco (2006), ao investigar a evolução dos direitos de vizinhança no Brasil e as origens características do Estudo de Impacto de Vizinhança - EIV, comparando-o ao EIA, estabelece uma relação entre ambiente e vizinhança. A argumentação parte das semelhanças entre requisitos exigidos pelos estudos de impacto ambiental, cujo objeto é o ambiente, que tem sentido mais amplo, e os estudos de impacto de vizinhança, que tradicionalmente estão relacionados a imóveis limítrofes, portanto, de caráter restrito, conforme o artigo 37 do Estatuto da Cidade. Expõe que “[...] ambiente e vizinhança podem representar o mesmo lugar, mas com objetos de análise diferenciados.” (ROCCO, 2006, p.49). Destaca a participação da população como imprescindível para a fixação de parâmetros do impacto de vizinhança, pois, nela está a essência do controle social do poder local.

O autor atribui à origem dos conflitos de massa após a Segunda Guerra Mundial, a reflexão sobre os direitos metaindividuais (direitos difusos, coletivos e individuais homogêneos). Acrescenta que “[...] a defesa de valores de interesse geral da coletividade, representativos do interesse comum, deveria ser promovida pela própria coletividade, por meio de representantes legitimados para tanto.” (ROCCO, 2006, p.10).

O autor vê como novidade do EIV, a possibilidade de diálogo entre interesses divergentes, com o potencial de fazer emergir soluções para a cidade sustentável, ou seja, aquela capaz de compatibilizar os interesses de desenvolvimento, uso e ocupação do solo, habitação, trabalho, lazer, segurança, qualidade de vida, etc. (Rocco, 2006).

Augustin (2007)¹², aponta para a ampliação da exigência de estudo de impactos na vizinhança para estabelecimentos já existentes, e não apenas para os que vão ser implementados, mas tem a convicção de que o EIA/RIMA tem abertura para todas essas questões.

A visão das cidades como meio ambiente e a necessidade de avaliação ambiental dos empreendimentos de grande repercussão urbanísticas e ambientais trouxeram novas exigências e dificuldades na prática do licenciamento urbanístico-ambiental. Por outro lado, os princípios democráticos constitucionais reforçaram a necessidade de politização da sociedade e sua participação na *res publica*, ou seja, na coisa pública. Apesar dos esforços de

¹² AUGUSTIN, Cristina Helena Ribeiro Rocha. *Cristina Helena Ribeiro Rocha Augustin*: inédito. Belo Horizonte, 23 jul 2007. 1 fita cassete (40 min.). Entrevista concedida a Maria Auxiliadora de Moraes Moreira.

se criar uma legislação ambiental com objetivos de assegurar a participação social na tomada de decisão, percebemos que ainda é difícil efetivar sua prática. Perguntamos se o EIV, instrumento de licenciamento ambiental proposto pelo Estatuto da Cidade seria capaz de propiciar maior participação social, através do desenvolvimento e fortalecimento do poder local, para que haja maior compatibilidade entre os interesses públicos e privados, sobretudo nos empreendimentos de impacto de iniciativa do Poder Público municipal, que deveriam corresponder à gestão social e sustentável do território. O grande desafio é romper a dicotomia existente entre tecnocracia e democracia, que nem sempre compatibiliza os interesses públicos com os privados e que pode promover a injustiça social.

Albano (2002) infere que as consultas às Associações de Moradores sobre a implantação de atividades tais como escolas, supermercados, postos de abastecimento, entre outras, previstas nos Estudos de Viabilidade Urbanística – EVUs desde o primeiro Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano – PDDU - de Porto Alegre, em 1979, já demonstravam uma preocupação em avaliar eventuais incômodos de atividades no cotidiano dos bairros, ou seja, impactos de vizinhança. Embora com pouca legitimidade enquanto mecanismo de participação, como prenunciado no Estatuto da Cidade, “[...] durante a vigência do 1º PDDU e ao longo do seu processo de reformulação, um sem número de discussões fez com que a questão ambiental e seus impactos passassem a assumir grandes proporções no conjunto de discussões sobre a cidade, consolidando o enfoque do novo plano como urbano ambiental.” (ALBANO, 2002, p. 253). Segundo a autora, as análises de EVUs feitas entre 1987 e 2000 mostraram o aumento da consciência da necessidade de mais debate e clareza de comunicação nos projetos de impacto junto à comunidade.

Em Belo Horizonte, o EIV, não constava da legislação urbano-ambiental, como já acontecia no caso de outros instrumentos propostos pelo Estatuto da Cidade, como as operações urbanas consorciadas e a transferência do direito de construir, que já haviam sido previstas pelo seu Plano Diretor. No entanto, desde a promulgação do Estatuto da Cidade, considerou-se que o conteúdo do EIV já estava incluído no conteúdo da legislação de licenciamento ambiental de empreendimentos de impacto, pelo fato de a mesma exigir o Estudo de Impacto Ambiental – EIA, que, por sua vez exige estudo de impacto de vizinhanças, sem distinguir o conteúdo dos dois instrumentos. Questionamos a legalidade e legitimidade desta interpretação, pois, implica que o EIV está contido no EIA.¹³

¹³ A promulgação da Lei municipal n. 9.037/05 em 14 de janeiro de 2005, regulamentada pelo Decreto n. 12.015 de 05 de abril de 2005 criou a necessidade de apresentação de Estudo de Impacto de Vizinhança devidamente avaliado pela PBH, para o licenciamento de determinadas atividades na região da Pampulha, nas Áreas de

3.3 As audiências públicas

Milaré (.....)¹⁴, citado por Soares (2002)¹⁵, define audiência pública em matéria ambiental como um

[...] procedimento de consulta à sociedade, ou a grupos sociais interessados em determinado problema ambiental ou potencialmente afetado por um projeto, a respeito de seus interesses específicos e da qualidade ambiental por eles preconizada. (MILARÉ citado por SOARES, 2002)

Sua realização deve ser regulamentada por "[...] forma de convocação, condições e prazos para informação prévia sobre o assunto a ser debatido, inscrições para participação, ordem dos debates, aproveitamento das opiniões expedidas pelos participantes". (SOARES, 2002).

É um procedimento adotado na avaliação de impacto ambiental em vários países como meio de participação popular nas decisões de nível local.

O primeiro instrumento normativo a prever audiências públicas para a gestão ambiental no Brasil foi a Resolução do CONAMA nº 001, de 23/01/1986.¹⁶ (CONAMA, 1997).

A audiência pública tem por finalidade "[...] expor aos interessados o conteúdo do produto em análise e do seu referido RIMA, dirimindo dúvidas e recolhendo dos presentes críticas e sugestões a respeito" (art. 1º da Resolução CONAMA nº 009) (CONAMA, 1997).

O art. 2º, desta Resolução prevê a audiência pública para quando for julgada necessária pelo órgão competente para outorga da licença ambiental, ou mediante solicitação de entidade civil sem fins lucrativos constituídos há mais de um ano, do Ministério Público ou grupos de 50 ou mais cidadãos.

Diretrizes Especiais - ADEs. Sua regulamentação pecou pela forma em que foi proposta: se por um lado estendeu a avaliação de impactos ambientais a empreendimentos não considerados de impacto, ao exigí-lo para o licenciamento de atividades nas ADEs da região da Pampulha - o que consideramos positivo, por outro não inovou na questão da participação, pois o Fórum da Área de Diretrizes Especiais - FADE - da Pampulha terá caráter apenas **consultivo**, exceto quando se tratar de atividade instalada há mais de dois anos a partir da vigência da Lei municipal n.9.037/05, o que limita a participação.

¹⁴ MILARÉ, Édis. *Direito do Ambiente*, p. 310-311. *Direito do Ambiente*, p. 650.

¹⁵ Procuradora Regional do Ministério Público do Trabalho, chefe da PRT da 22ª Região, doutoranda em Ciências Jurídicas e Sociais pela UMSA, especialista em Direito Processual pela UFPI.

¹⁶ Resolução nº 001, de 23/01/1986, publicada no DOU de 17/01/1986, editada pelo Conselho Nacional do Meio Ambiente - CONAMA - órgão consultivo e deliberativo integrante do Sistema Nacional do Meio Ambiente. SISNAMA

Mais de uma audiência pública sobre o mesmo projeto poderá ser solicitada, conforme a complexidade do tema, devendo realizar-se em local acessível sob direção do representante do órgão responsável pelo licenciamento, que abrirá as discussões com os interessados presentes após a exposição do projeto e seu RIMA. Ao final dos trabalhos, deverão ser anexados a uma ata, os documentos escritos e assinados entregues no ato, para instruir a análise e parecer final do licenciador quanto à aprovação, ou não, do projeto. (arts. 2º, 3º, 4º e 5º, da mencionada Resolução CONAMA nº 009/1987). O resultado da audiência pública, cuja natureza é consultiva e não deliberativa sobre o pedido de licença ambiental, não poderá ser ignorado pelo órgão licenciador. Este deverá ponderar sobre os argumentos da decisão e documentos por ela produzidos, sob pena de invalidação judicial ou administrativa.

O art. 225, §1º, I da Constituição Federal determina realização de audiência pública para a análise do EIA RIMA, e que se lhe dê publicidade. Esta determinação torna-se um importante instrumento de participação para a legitimidade dos princípios democráticos constitucionais.

O Estatuto da Cidade ratifica a realização de audiências públicas para o licenciamento ambiental no art. 2º, XIII onde expressa o objetivo da política urbana, o de "[...] ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e da propriedade urbana", prevendo a realização de audiência pública com a "[...] população interessada nos processos de implantação de empreendimentos ou atividades com efeitos potencialmente negativos sobre o meio ambiente natural ou construído, o conforto ou a segurança da população". (ESTATUTO..., 2002, p.23).

No capítulo quatro, discutiremos a legislação municipal sobre as audiências públicas. Aqui, interessam-nos de forma particular, os aspectos doutrinários das audiências públicas, para que possam subsidiar a análise da nossa pesquisa, que esbarra na questão do caráter consultivo e/ou deliberativo das audiências públicas para o licenciamento urbanístico-ambiental.

A legislação ambiental tem na previsão de audiências públicas um instrumento de participação social, tendo em vista que seu objetivo é ser uma reunião para informar e prestar esclarecimentos à comunidade sobre a obra ou atividade com potencial de causar impactos no meio ambiente. Tem também o caráter consultivo, de recolher críticas e sugestões a fim de subsidiarem a decisão quanto ao licenciamento da atividade em questão. No entanto, a interpretação desta premissa não é única.

Soares (2002) define audiência pública como um instrumento para uma decisão política ou legal com legitimidade e transparência, através da qual a autoridade competente abre espaço para que as pessoas que possam sofrer os reflexos dessa decisão tenham oportunidade de se manifestar antes da conclusão do processo. Considera-a um instrumento através do qual o responsável pela decisão tem acesso às diversas opiniões sobre a matéria debatida, em contato direto com os interessados. Segundo a autora, "[...] tais opiniões não vinculam a decisão, visto que têm caráter consultivo, e a autoridade, embora não esteja obrigada a segui-las, deve analisá-las segundo seus critérios, acolhendo-as ou rejeitando-as"¹⁷.

O ponto de vista defendido por ela vai de encontro ao do Procurador Geral do Município de Belo Horizonte, Marco Antônio de Rezende Teixeira, que tem a convicção de que as audiências públicas não têm o caráter deliberativo, ou seja, a função de decidir. Segundo Teixeira, 2007, as decisões administrativas não podem ser tomadas de forma indeterminada, sob pena de tornarem-se ilegais: alguém tem que se responsabilizar por elas. Admite que as audiências públicas podem adquirir o caráter deliberativo, de acordo com as particularidades de cada caso, mas não o têm como premissa. (informação verbal)¹⁸.

Por outro lado, Soares (2002) entende a audiência pública como uma das formas de participação e de controle popular da Administração Pública no Estado Social e Democrático de Direito, que permite o exercício da cidadania através da troca de informações com o administrador, e caracteriza-se, sobretudo, pelo debate efetivo das questões relevantes, cabendo sua realização sempre que estiverem em jogo direitos coletivos.

Struchel (2007)¹⁹ afirma que a discussão sobre o caráter consultivo ou deliberativo das audiências públicas é um tema muito polêmico nas administrações públicas, e não apenas na questão ambiental, pois em um país democrático como o nosso, pressupõe-se que o povo é o titular do poder, mas temos como regra a democracia indireta, onde o povo nomeia representantes para exercer o poder.

Soares (2002) relata uma evolução da insuficiência da democracia representativa para a participação direta, característica do Estado Democrático de Direito, onde as decisões

¹⁷ Referenciado em PODER CIUDADANO. *Manejando conflictos y mejorando la transparencia a través de la participación ciudadana: El caso del Puente La Serna en Argentina*. Disponível na Internet em <<http://www.poderciudadano.org.ar/prog05E.htm>>. Acessado em 09.Jul.2002.

¹⁸ Informe repassado em entrevista com o Procurador Geral do Município de Belo Horizonte, Marco Antônio Rezende Teixeira, em agosto de 2007.

¹⁹ STRUCHEL, Andréa. *Andréa Struchel*: inédito. Campinas, 14 ago 2007. Entrevista concedida a Maria Auxiliadora de Moraes Moreira por e-mail.

coletivas do Estado pressupõem a presença direta dos cidadãos, através de audiências públicas, por exemplo.

Por sua vez, Struchel (2007) enxerga lampejos de democracia direta, como Ação Popular (art. 5º, LXXIII da CF), Consulta Popular (art. 14 da CF-88), iniciativa popular de leis (art. 61, § 2º da CF-88) e conselhos.

Já Porta²⁰ (2006) expressa sua inquietação quanto à pouca atenção que se tem dado às audiências públicas no âmbito do Poder Judiciário. Refere-se especialmente àquelas que visam o aperfeiçoamento da gestão pública, ou às que integram os interesses do Poder Judiciário com os interesses da coletividade, com ênfase na participação popular, marco da democracia e legitimidade de atuação do Poder Constituído. Porta (2007) argumenta que a convocação à participação vai além do voto dado nas eleições para cargos políticos. Diante do atual ordenamento jurídico, as pessoas, cada vez mais, são convocadas a tomar conhecimento, participar e votar em plebiscitos, referendos e audiências públicas, sobre temas orçamentários, urbanísticos, de educação, etc. O autor preconiza que se houvesse mais sistematização na realização das audiências públicas, aumentaríamos a contribuição para o Estado Democrático de Direito através da maior possibilidade de diálogo entre o público e o poder público.

Soares (2002) ressalta que as audiências públicas possibilitam a defesa do cidadão individualmente, ou através de associações. Chama a atenção para a dupla natureza pública das audiências públicas: a oralidade e a participação processual, com abertura para todos os segmentos sociais. Esclarece que o caráter oral implica em uma participação ativa do público, que não deve ser mero espectador, silencioso e contemplativo, situação em que se trataria apenas de uma audiência. A autora distingue audiência pública de consulta pública; embora considere ambas, formas de participação popular na gestão pública, aponta como diferença entre elas, a oralidade, ou seja, o debate oral – traço marcante da audiência pública, distinguindo-se a consulta pública pela manifestação da opinião pública através de “peças formais”, isto é, de forma escrita, processual.

Soares (2002) lembra que a convocação para as audiências públicas não deve se constituir em um procedimento meramente formal, apenas para cumprir uma etapa. Expõe a necessidade de que sejam oferecidas condições para que elas se realizem de forma plena, com a participação ativa e efetiva da população, e que a intenção do administrador não pode ser a mera coleta de opiniões especializadas ou a de transmitir as informações aos particulares.

²⁰ Juiz de Direito em São Paulo, mestre em Direito do Estado e Direito Administrativo e professor.

Enfatiza a necessidade de se coletar informações, para a promoção de um acordo entre as partes, em conformidade com o interesse público.

A participação na audiência pública pode ser de forma direta, pela opinião do interessado, ou indireta, através de associações, fundações, sociedades civis ou entidade representativa dos interessados.

Finalmente, Soares (2002) ressalta a importância da compreensão de que é através do processo que a função administrativa se realiza, e não do ato isolado, que, na realidade, é o resultado do desenvolvimento do processo, onde a participação do cidadão é fundamental. Esta participação pode ocorrer de várias formas, como pela presença de ouvidores nos órgãos públicos, criação de "disque-denúncia", audiências públicas e consultas públicas.

Lembramos que, no item 3, mencionamos o caráter decisório das audiências públicas nos países de Centro, quando abordamos a consolidação da AIA na década de 80.

3.4 A relação entre EIV e EIA / RIMA - limites e possibilidades

Para subsidiar a análise do nosso objeto de estudo, o licenciamento ambiental da Nova Rodoviária de Belo Horizonte, procuramos estabelecer relações existentes entre a atual forma de licenciamento ambiental, pautada pela utilização do EIA/RIMA, e o EIV, proposto pelo Estatuto da Cidade, ou seja, analisar se as questões propostas no EIV estão contidas no processo de licenciamento do empreendimento selecionado.

O artigo 38 do Estatuto da Cidade determina que a elaboração do EIV não substitui a aprovação do EIA, mas a dúvida que nos instiga é se os princípios constitucionais e do Estatuto da Cidade relativos à participação social e gestão democrática estão contidos no EIA / RIMA.

Augustin (2007) considera os licenciamentos ambientais dos empreendimentos de impacto de iniciativa do poder público os mais difíceis de serem controlados pela população, porque se pressupõem estar acima da lei; relata que, quando o empreendedor é o próprio Estado, ele se sente na condição de transgredir sem ser punido. Segundo a professora, a Prefeitura passa por cima da lei, quando se trata de seus próprios empreendimentos, e quando isto ocorre no empreendimento particular, ou é com a concordância da Prefeitura, ou com a ausência da Prefeitura em não fiscalizar. Apesar do exposto no capítulo anterior, acreditamos, da mesma forma que Carrión (1996), que os empreendimentos públicos deveriam ser os mais democráticos, pois são pagos pela sociedade.

A professora defende que o poder público deve se mostrar do lado da população como um todo, sob pena de provocar desconfiança, ao não demonstrar que está representando os interesses coletivos, mas os interesses daqueles que vêm incomodar. Na sua opinião, a população só vai começar a participar, e a gestão só se tornará democrática, quando a população sentir que o poder público representa seus interesses enquanto morador, caso contrário, as reuniões são para brigar, ao invés serem para achar uma solução.

Ao contrário de Amaral (2007) que acredita que o EIV poderia ser utilizado como instrumento propulsor de maior participação na gestão social de territórios, Augustin (2007) não acredita que o EIV seja necessariamente capaz de propiciar maior participação social, apesar de considerá-lo um instrumento que pode melhorar a gestão. Para esta, “a participação depende mais da Prefeitura: um instrumento novo não resolve o problema se a prática continua a mesma”, diz. Entendemos que a questão é um jogo de “mão dupla”: a população tem que estar atenta, mas ao mesmo tempo, tem que ser informada. Cabe ao poder público divulgar suas ações, não para um simples cumprimento de etapa de uma lei ou discurso democrático, mas para efetivar a chance de participação às pessoas.

Nas audiências públicas, mecanismo de participação previsto tanto no EIA/RIMA quanto no EIV, Augustin (2007) concorda com Amaral (2007) que cada um vai com os seus próprios interesses. Valadares, 2006 também relata que as pessoas comparecem a reuniões, quando têm algum tipo de interesse. (informação verbal)²¹

Segundo Augustin (2007), o pressuposto em um processo de EIA/RIMA é ser um **processo**, em que o projeto técnico vai se modificando na medida em que se somam informações originadas de participação popular. O projeto vai sendo adequado para atender a expectativa da população. Desta forma, vemos um caminho em direção ao aprendizado social preconizado por Santos (2004).

Augustin (2007) conclui que o EIA/RIMA não é um processo fechado, mas ao contrário, deveria ser um processo aberto cujo projeto técnico final fosse quase uma síntese de todo processo de mudanças pelo qual passou até chegar a uma adequação técnica que refletisse a vontade do povo.

Ao contrário de muitos técnicos, Augustin (2007) não vê distinção entre a participação de pessoas leigas e de técnicos, pois para isso é feito o RIMA, relatório de linguagem

²¹ Informe repassado em entrevista, pelo Secretário Municipal de Políticas Urbanas de Belo Horizonte, Murilo de Campos Valadares, em novembro de 2006.

acessível a todos. Acrescenta que, por mais leiga que a pessoa seja, ela sabe o que vai acontecer no seu bairro, e que o projeto técnico teria que mudar em função disso.

Já Amaral (2007) vê limites nessa participação, que considera não necessariamente representativa e preparada. No seu ponto de vista, as pessoas deveriam ser mais bem informadas. Lerner (2007)²² já considera que a informação é uma obrigação de quem está no poder. Augustin (2007) entende que o técnico do Poder Público, do município, teria que ter a habilidade para verificar o que seria possível mudar sob o ponto de vista técnico, no sentido de atender à demanda social. Reconhece que nem sempre isto é possível. Às vezes, o atendimento é o não empreendimento. Amaral (2007) atesta que desconhece a ocorrência de decisões em direção ao não empreendimento devido a resoluções em audiências públicas em Belo Horizonte. Considera que a principal questão a ser enfrentada nessas situações é **como** viabilizar os empreendimentos e não decidir se vão ou não ser licenciados. Considera os empreendimentos públicos, em geral, obras urgentes que vêm para remediar uma situação problemática.

Amaral (2007) alerta para casos em que a obra precisa ser feita, mesmo contra a vontade da população, como, por exemplo, um aterro sanitário ou um aeroporto. Para esses casos, Augustin (2007) enxerga a necessidade de alguma compensação.

Entretanto, Augustin (2007) afirma que alguns empreendimentos terão que ser rejeitados, a exemplo do ocorrido na Inglaterra, onde o Estado fez o projeto de uma represa, que foi rejeitado pela população, mesmo sob os argumentos de que traria benefícios e empregos. E o mesmo não foi feito. Atribui esse tipo de acontecimento ao respeito, sem o qual, segundo a professora, não adiantam instrumentos, pois passam a ser apenas aqueles que “batem martelo” e viabilizam os empreendimentos, quando na verdade, os instrumentos deveriam ser uma forma de aproximação entre a expectativa da população e a parte técnica.

Relata que, no exterior, antes que seja proposto algum empreendimento, fazem-se estudos de percepção ambiental inclusive da base arquitetônica, das fachadas, para saber se serão aceitas ou não pela população local, por ser, às vezes tão inusitadas, que a população passa a rejeitá-las.

De acordo com Augustin (2007), na verdade, o EIA/ RIMA permite tudo isso e o EIV ajudaria, mas se não houver uma mudança na postura com relação às questões ambientais no nível do Estado, não é de se esperar que na iniciativa privada isso também vá mudar. Considera necessário também um pouco de bom senso, tanto quanto de técnica.

²² LERNER, Jaime. Entrevista: *O futuro das cidades*. Programa “Palavra Cruzada”, Rede Minas, Belo Horizonte, 25 jul. 2007.

Por sua vez, Menegassi e Osório (2002) destacam que é necessário diferenciar o Estudo de Impacto de Vizinhança (EIV), previsto na legislação urbanística, do Estudo de Impacto Ambiental (EIA), consagrado pela legislação ambiental. No seu entender, a análise do EIA pela grande maioria da doutrina contemporânea “[...] enfoca o instrumento com uma predominância da sua função técnica relativa à “identificação e controle do risco”, e a de “auxiliar na informação” para a tomada de decisões, não se referindo explicitamente à participação social nesta decisão, o que deverá se configurar diferentemente no Estudo de Impacto de Vizinhança previsto no Estatuto da Cidade.” (MENEGASSI e OSÓRIO, 2002, p. 248).

Tommasi (1993) aponta a distinção entre o papel do cientista e do público como um dos problemas do EIA. Segundo o autor, “[...] um EIA não pode ficar restrito às empresas de consultoria, órgãos de controle ambiental e Conselhos Estaduais de Meio Ambiente.” (TOMMASI, 1993, p.45). Há constante necessidade de participação da comunidade, que deve ser organizada, para que ela tome amplo conhecimento do projeto. O autor sugere debates técnicos entre os órgãos licenciadores, responsáveis pelo projeto e representantes da comunidade em audiências públicas coordenadas por técnicos de órgãos de controle ambiental, e prevê inclusive plebiscitos para legitimar o desejo da comunidade. Considera que as audiências públicas têm sido praticadas de forma “defensivo-expositivo-contestatórias”, pouco dinâmicas e sem debates. O autor cita como pontos mais vulneráveis do EIA, segundo Schindler (1976)²³, erros de generalização de critérios de conclusão, prazos fora da realidade para realizar o trabalho, imprecisão de dados científicos, falta de atualização das informações, má apresentação dos resultados, falta de coordenação e de articulação de informações coletadas.

Segundo Rocco (2006), há várias similaridades entre o EIV e o EIA/RIMA, destacando-se como principal a viabilização de gestão democrática do desenvolvimento social, pela garantia de participação da sociedade nos processos de licenciamento de atividades potencialmente causadoras de impactos, garantia esta que questionamos, pois, concordamos com Augustin (2007) que nem sempre as leis são aplicadas de acordo com seus princípios verdadeiros.

Quanto às questões mínimas que devem ser abordadas pelo EIV, no seu artigo 37, comparadas às da RN CONAMA 001/86, para a elaboração do EIA/RIMA, Rocco (2006) considera uma repetição de abordagens, da mesma forma que Augustin (2007) e Amaral

²³ SCHINDLER (1976): o autor é citado na página 45 de TOMMASI (1993), mas este livro é exemplar único na UFMG e está sem as páginas 328 a 352, onde estaria a referência de SCHINDLER (1976).

(2007). Classifica, bem como Augustin (2007), a relação de itens a serem considerados na avaliação dos impactos ambientais mais amplos. No entanto, adverte que “[...] há uma identidade entre os quesitos e, mais além, uma evolução do conceito de meio ambiente natural para os conceitos de meio ambiente cultural e construído, presentes na legislação mais recente.” (ROCCO, 2006, p.46). Esta constatação nos remete ao capítulo anterior, quando expusemos a questão da conciliação urbano-ambiental.

Uma vantagem que Rocco (2006) vê no EIV, é que, sendo regulamentado por lei municipal, será aplicado de acordo com a realidade local, de acordo com o grau de desenvolvimento da cidade em questão, o que nos faz lembrar do **ponto crítico** de Lefèbvre, ponto intermediário entre o urbano e o *habitat*. Rocco adverte, no entanto, para o risco de estas peculiaridades estarem vinculadas ao capital econômico, à construção civil e à especulação imobiliária. “Nestes casos, certamente vão limitar a aplicação do estudo aos casos mais complexos, a fim de impedir os processos de participação social na gestão cotidiana das cidades.” (ROCCO, 2006, p.48).

Por outro lado, o autor enxerga a vantagem de se poder exercer o controle social, tendo em vista que o poder público municipal está mais próximo e acessível ao exercício da cidadania, pressuposto na avaliação de impactos de vizinhança. Recomenda que a realização de estudo de impactos de vizinhança não se torne obstáculo para o desenvolvimento de atividades no município, mas que compatibilizem “[...] os ônus e os benefícios de cada empreendimento, no tocante à vizinhança imediata e ao conjunto da cidade.” (ROCCO, 2006, p.60).

Por fim, Rocco (2006) considera o objeto de avaliação do EIA o ambiente e do EIV a vizinhança. Chama a atenção para o caráter espacial de ambos os conceitos, mas considera fundamental a análise do tempo, diante das variações de conceitos ao longo da história. Levanta também a necessidade de se compreender as relações entre espaço público e privado, a fim de contribuir para o entendimento dos conceitos de ambiente e vizinhança, o que nos remete a Amaral (2007), quando relata que o fato de não existirem mais áreas de expansão urbana em Belo Horizonte faz com que os impactos aconteçam sempre entre vizinhanças.

Rocco (2006) associa o impacto de vizinhança ao impacto urbanístico, tendo em vista a sua ocorrência nas relações de vizinhança, nos ambientes construídos, onde há relações humanas. Já o impacto ambiental pode ocorrer sem a premissa de relações humanas diretas. Impõe a necessidade de se considerar o conceito de bacia hidrográfica como unidade de planejamento, tanto nos estudos de impactos ambientais, quanto nos estudos de impacto de

vizinhança, “[...] pois através dos corpos hídricos e aéreos um impacto pode alcançar áreas distantes de um conceito limitado de vizinhança.” (ROCCO, 2006, p.229).

Augustin (2007) vê, dentre as maiores dificuldades na avaliação de impactos ambientais no ambiente urbano, a desarticulação entre os órgãos municipais que são responsáveis direta ou indiretamente pela questão ambiental, o que também inclui a fragmentação de dados entre as diversas Secretarias. Para ela, a questão ambiental no ambiente urbano carece de um foco, porque a questão ambiental é muito ampla, envolve vários elementos, inclusive do cotidiano da cidade e essas competências ficam fragmentadas dentro de órgãos. Alega que, quando se fala em meio ambiente, trata-se de ruídos, trânsito, poluição, desmatamento, parques, questões sanitárias, urbanização, loteamentos, habitação, etc., envolvendo, portanto, quase todas as Secretarias, o que a leva a concluir que falta um eixo condutor de uma política de meio ambiente. Para a professora, a forma como cada Secretaria responde a este eixo fragmenta e torna difícil a tomada de decisões, que são decisões que envolvem uma população grande, uma área grande, como é o caso de Belo Horizonte. Há também as competências referentes às várias esferas: federal, estadual e municipal. É o que presenciamos na nossa rotina de trabalho na PBH. Na prática, a intenção de integrar os pareceres das diversas Secretarias esbarra em uma série de dificuldades, dentre elas, a falta de troca de informações, e os variados ângulos com que são vistas e equacionadas as questões.

4. LICENCIAMENTO URBANÍSTICO AMBIENTAL EM BELO HORIZONTE

Este capítulo parte da emergência e institucionalização do licenciamento ambiental em Belo Horizonte, para abordar a legislação pós-constitucional produzida no município em relação às questões urbano-ambientais, como suporte ao estudo de caso específico do licenciamento urbanístico e ambiental da nova rodoviária de Belo Horizonte.

O licenciamento ambiental em Belo Horizonte ocorreu, como em diversos locais, mais em função de uma demanda social, devido a reclamações e denúncias de vizinhos - forma de participação, do que da exigência da legislação propriamente dita. Apesar de já existirem leis nas esferas federal, estadual e municipal, como, por exemplo, a Lei federal n. 6938/81, que instituiu a Política Nacional do Meio Ambiente e criou a avaliação de impacto ambiental, mencionadas no capítulo anterior, o licenciamento ambiental só foi efetivado como rotina administrativa na Prefeitura Municipal de Belo Horizonte – PBH, após a sanção da Lei municipal n. 7.277 em 17 de janeiro de 1997, que instituiu a licença ambiental no município.

Entendemos que tanto a emergência quanto a institucionalização do licenciamento urbano-ambiental constituem-se em um processo de difícil amadurecimento e equacionamento. Uma das dificuldades encontradas é a dicotomia existente entre os aspectos urbanos e os ambientais, que abordamos no capítulo 2. Outro desafio é colocar em prática a função social da cidade introduzida pela CF-88 e enxergar que a cidade é uma produção coletiva, e não do Estado, aplicando os instrumentos de participação da sociedade no seu planejamento e na sua gestão.

Em resumo, este capítulo se inicia com uma síntese das primeiras leis urbanísticas de Belo Horizonte onde a preocupação ambiental é implícita, passando pelas leis produzidas na cidade a partir do momento histórico da promulgação da CF-88, até chegarmos à Lei 7277/97, que instituiu a licença ambiental no município, para então analisarmos o processo de licenciamento urbanístico-ambiental da nova rodoviária de Belo Horizonte.

4.1. Emergência e institucionalização do licenciamento ambiental em Belo Horizonte

Para a elaboração deste trabalho, é importante ressaltar a falta de uma memória sistematizada da evolução da legislação urbano-ambiental em Belo Horizonte, o que faz da presente compilação uma fonte de consulta para outras pesquisas. A consciência ambiental e, sobretudo de que a cidade é um meio ambiente é um assunto recente na Prefeitura de Belo Horizonte, e por isso mesmo, pouco explorado. Estas razões nos levaram a recorrer à “memória viva” da prefeitura, seus funcionários mais antigos, importantes fontes de informação, principalmente sobre aqueles assuntos que aconteceram sem registro formal, no cotidiano da sua rotina administrativa.

A emergência da implementação do licenciamento ambiental em Belo Horizonte, de acordo com relatos de examinadores de projeto da Gerência de Licenciamento Urbanístico, ocorreu inicialmente em função de denúncias e conflitos surgidos com a implantação dos empreendimentos causadores de impacto, pois como já mencionamos, as leis ainda não haviam “pegado”.²⁴

O licenciamento ambiental prévio dos empreendimentos que hoje são chamados de empreendimentos de impacto não fazia parte de uma rotina administrativa sistematizada no nível local. Os projetos destes tipos de edificação eram aprovados de acordo com a legislação urbanística em vigor e, quando havia alguma reclamação, o mesmo era submetido a parecer da Secretaria Municipal de Meio Ambiente - SMMA. Portanto, a necessidade de licenciamento ambiental originava-se mais de demandas sociais do que da regulação do Estado. Neste contexto, podemos enxergar, como o fazem Viola e Leis (1992), dois agentes principais: a mão branda das agências estatais e a ingenuidade quanto à avaliação das forças econômicas, e o despreparo técnico das entidades ambientalistas, em uma relação de conflito e de cooperação. Os autores definem a formação do ambientalismo brasileiro no período de 1971 a 1985, caracterizado por este “bissetorialismo”.

A promulgação da Constituição Federal em 1988 desencadeou um processo de reformulação das leis municipais de Belo Horizonte, de modo a incorporar seus novos preceitos democráticos e sociais. Em 1990, foi promulgada a Lei Orgânica do Município - LOMBH, o primeiro passo em direção à concretização desses novos princípios e fruto de

²⁴ A existência de reclamações em relação aos abusos praticados contra os interesses coletivos no espaço urbano e o exercício da cidadania não é recente e pode ser observada na manchete “Carros sempre deram problema na Capital”, no Jornal Estado de Minas de 23 de março de 1955, onde era relatado o uso indevido de locais públicos privativos de pedestres, para estacionamento de veículos. De acordo com a reportagem, “Para coibir os infratores, a população exigia que proibições taxativas fossem postas em prática [...]”.

muita discussão e participação; em 1996, o seu Plano Diretor – PDBH/96 e sua nova Lei de Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo – LPOUSBH/96, que entraram para discussão na Câmara Municipal em junho de 1995 e foram sancionados em agosto de 1996, tendo ficado, portanto, mais de um ano em discussão. Seus principais fundamentos são os princípios democráticos sociais. Em tentativa de adequar alguns problemas decorrentes da prática desta lei, a mesma foi alterada em 21 de dezembro de 2000, pela Lei 8137, LPOUS/00.

A LPOUSBH/96 inseriu a definição de empreendimentos de impacto na legislação municipal e previu uma lei específica para dispor sobre a regulamentação do licenciamento ambiental dos mesmos, que veio a ser a Lei municipal n. 7.277, sancionada em 17 de janeiro de 1997 – LM 7277/97. Esta lei foi baseada na legislação ambiental estadual e federal até então existente. Efetivou-se, a partir daí, a prática do licenciamento dos empreendimentos de impacto em Belo Horizonte. Em 10 de julho de 2001, a Lei federal n. 10.257, o Estatuto da Cidade, regulamentou o capítulo sobre Política Urbana da CF-88, trazendo novos instrumentos de gestão democrática, dentre eles, o Estudo de Impacto de Vizinhança - EIV, que prevê a discussão com vizinhos sobre a implementação de empreendimentos que possam causar modificações expressivas em sua região.

Na tentativa de conhecermos a trajetória para que se chegasse a essa legislação em Belo Horizonte, fazemos uma breve compilação da emergência e institucionalização do licenciamento ambiental do município, tomando como fios condutores, a integração entre a legislação urbanística e os aspectos ambientais, assim como a possibilidade de participação social no planejamento e gestão do território urbano, contida nas leis, a fim de subsidiar a reflexão sobre a atual forma de licenciamento ambiental em Belo Horizonte.

Em síntese, abordamos as principais leis que antecederam a LM 7277/97 e que dizem respeito ao licenciamento de empreendimentos de impacto²⁵ no meio ambiente urbano²⁶, procurando elementos relativos à inclusão da questão ambiental na legislação urbanística e à participação social no processo de licenciamento ambiental.

²⁵ Adotamos, para fim deste trabalho, a definição de empreendimento de impacto contida na Lei Municipal nº 7.277/97, que é a mesma da Lei Municipal nº 7.166/96 (Lei de Parcelamento, Ocupação e Uso do Solo de Belo Horizonte), por incluir, no seu enunciado, o *espaço urbano*, não se limitando a questões de **risco** e/ou **degradação ambiental**: “Empreendimentos de impacto são aqueles, públicos ou privados, que venham a sobrecarregar a infra-estrutura urbana ou a ter repercussão ambiental significativa.”

²⁶ Moreira (1997) define o ambiente urbano como “[...] relações dos homens com o espaço construído e com a natureza, em aglomerações de população e atividades humanas, constituídas por fluxos de energia e de informação para nutrição e biodiversidade; pela percepção visual e atribuição de significado às conformações e configurações da aglomeração; e pela apropriação e fruição (utilização e ocupação) do espaço construído e dos recursos naturais” (MOREIRA, 1997, p. 5)

Em 31 de agosto de 1981, foi promulgada a Lei federal n. 6.938 – LF 6938/81, que instituiu a Política Nacional do Meio Ambiente, incluindo a questão ambiental na gestão das políticas públicas do Brasil. Esta lei propôs a descentralização do poder, delegando aos Estados e Municípios a gestão ambiental. Instituiu o Sistema Nacional de Meio Ambiente – o SISNAMA, atribuindo competências entre União, Estados e Municípios, para a implementação dessa política. A Lei criou o Conselho Nacional do Meio Ambiente – o CONAMA, e importantes instrumentos de gestão ambiental como o zoneamento, a avaliação de impacto ambiental, o licenciamento, o monitoramento e a fiscalização. A Avaliação de Impactos Ambientais – AIA - foi regulamentada pela Resolução nº 1 do CONAMA de 23 de janeiro de 1986, o que deu origem aos Estudos de Impacto Ambiental - EIAs e aos Relatórios de Impacto Ambiental – RIMAs, instrumentos necessários para o licenciamento ambiental de atividades com potencial de risco para o meio ambiente, conforme visto no capítulo anterior.

Segundo Fernandes (2001), a LF 6938/81 não foi devidamente implementada no primeiro momento; só mais tarde, com o advento da CF-88, é que alguns de seus princípios começaram a ser aplicados, como, por exemplo, a exigência dos RIMAs, instrumentos necessários para o licenciamento ambiental de atividades com potencial de risco para o meio ambiente. A descentralização da gestão ambiental também só se tornou efetiva em termos de prática administrativa com a nova Carta Constitucional, que outorgou aos municípios a função de formular suas próprias diretrizes de planejamento e gestão da cidade. No entanto, em Minas Gerais, a criação do Conselho de Política Ambiental – COPAM, em 1977, como Comissão de Política Ambiental e responsável pela formulação e execução da política ambiental no Estado, foi anterior à criação do CONAMA. Dentre suas competências, estão a elaboração de normas técnicas e padrões de qualidade ambiental e autorização ou licenciamento ambiental. O COPAM inovou na sua forma de atuação colegiada, tendo entre seus membros, representantes de organismos não governamentais. Esta estrutura de organização colegiada, através de processo aberto à participação da sociedade civil, foi adotada e consagrada mais tarde pelo CONAMA.

Segundo Gustavo Trindade, a Constituição Federal de 1988, recepcionou²⁷ a LF 6938/81, ao deixar claro que os diferentes níveis de governo devem partilhar as responsabilidades de conduzir as questões ambientais, tanto na competência legislativa,

²⁷ “Recepção. Ou princípio de continuidade da legislação ordinária, segundo o qual a nova Constituição revoga a ordem constitucional anterior, mas aceita ou ‘recebe’ as normas anteriores que com ela não sejam incompatíveis quanto ao objeto ou ao conteúdo, ainda que a forma dos atos legislativos anteriores sofram alteração no seu modo de elaboração.” (SILVA, 2005, p.1161).

quanto na competência de implementação e execução. De acordo com seu ponto de vista, a CF-88 delegou a gestão ambiental aos municípios em condições de igualdade com Estados e União. (informação verbal)²⁸

Em Belo Horizonte, o processo de institucionalização da gestão ambiental se deu de forma gradual e progressiva, tendo se consolidado como prática administrativa somente após a sanção da LM 7277/97 pelo Prefeito Célio de Castro, que instituiu a Licença Ambiental no município, e sua regulamentação pela Deliberação Normativa n.19 do Conselho Municipal do Meio Ambiente - COMAM, publicada no Diário Oficial do Município – DOM de 24 de setembro de 1998. Até então, o licenciamento era pouco sistematizado, apesar de já existirem leis nas três instâncias governamentais relativas à política ambiental, como já citamos anteriormente.

Tomando como fio condutor a integração entre legislação urbanística e questão ambiental, iniciamos nosso estudo na década de 70, quando Belo Horizonte formulava a sua primeira Lei de Uso e Ocupação do Solo, a Lei nº 2.662 de 29 de novembro de 1976. Esta lei não regulava diretamente o meio ambiente, mas demonstrava uma preocupação implícita com os incômodos porventura gerados pelos usos não residenciais. O uso comercial era classificado pela sua abrangência territorial - local, de bairro ou atacadista – de acordo com sua área construída, o mesmo ocorrendo com os serviços, que podiam ser classificados como locais, de bairro, principais ou especiais. Os usos institucionais eram divididos entre locais, de bairro ou metropolitanos, e as indústrias podiam ser: urbanas de pequeno e médio porte – estas últimas com o limite de ruídos da sua zona, e as de grande porte, sujeitas a padrões específicos; em nenhuma das categorias era permitido produzir “gases, poeiras ou exalações nocivas ou incômodas”.

Em 16 de junho de 1983, a Lei municipal n. 3.570, criou, dentre outras, as Secretarias Municipais de Meio Ambiente – SMMA – e de Desenvolvimento Urbano – SMDU, órgãos de atividades operacionais, visando recuperar a maior capacidade de pensar e planejar o município, o que consideramos um passo em direção à sistematização do planejamento urbano-ambiental. Dois anos depois, a Lei municipal 4.034 de 25 de março de 1985, a segunda Lei de Uso e Ocupação do Solo – LUOSBH/85, criada na gestão do Prefeito Ruy Lage, estabeleceu a figura do parcelamento de interesse social como um dos instrumentos de acesso à terra urbana pela comunidade carente; incorporou o SE-4 (Setor Especial 4 - favelas)

²⁸. Informe repassado no Seminário Gestão Ambiental nos Municípios. CREA/MG, em Belo Horizonte, pelo consultor jurídico do Ministério do Meio Ambiente – MMA, Gustavo Trindade, em setembro de 2006.

ao zoneamento: falava em indústrias de alto potencial poluente, incompatíveis com a malha urbana. Esta lei não definiu empreendimento de impacto, embora tenha demonstrado em vários pontos preocupação com o meio-ambiente.

Em 04 de dezembro de 1985, o Prefeito Ruy Lage sancionou a Lei municipal n. 4.253 – LM 4253/85, que dispunha sobre a política de proteção, do controle e da conservação do meio ambiente e da melhoria da qualidade de vida no Município de Belo Horizonte. Esta lei atribuiu à SMMA a competência de implementar a política ambiental no município e fazer cumprir seus princípios, com o respaldo da LM 3570/83 regulamentada pelo decreto 4489/83. De acordo com os preceitos da LM 4253/85, a SMMA tem a o dever de formular normas técnicas e poder de polícia nos casos de infração, devendo estabelecer áreas prioritárias para ação do Executivo Municipal relativas à qualidade ambiental. No seu parágrafo único do artigo 3º, postula a SMMA como órgão central de planejamento, administração e fiscalização das posturas ambientais na PBH e fornecedora de diretrizes técnicas aos órgãos municipais sobre meio ambiente e qualidade de vida. Condiciona a expedição de Alvará de Localização e Licença de Funcionamento de fontes poluidoras a parecer da SMMA. Abre a possibilidade de recrutamento de recursos humanos para fazer cumprir a lei e estabelece penalidades para os infratores. No seu artigo 14, cria o Conselho Municipal do Meio Ambiente do Município de BH - COMAM, órgão colegiado, composto por 15 membros, de ação normativa e de assessoramento, com atribuição de decidir, em segunda instância administrativa, sobre a concessão de licenças e a aplicação de penalidades, podendo examinar e decidir sobre qualquer assunto que julgar importante para a política ambiental do Município.

A LM 4253/85, em vigor até hoje, exige ampla publicação de edital para a concessão ou renovação de licenças, para apreciação pública do pedido e dos pareceres dos órgãos municipais. Institui o Fundo Municipal de Defesa Ambiental para atender a projetos da comunidade e da SMMA. Foi regulamentada pelo Decreto municipal n. 5.893 de 16 de março de 1988. Este decreto define poluição sonora, níveis máximos permissíveis de ruídos, poluição atmosférica, padrões de qualidade do ar e para a emissão de efluentes, convoca o Prefeito a tomar medidas de emergência em situações de risco, detalha a poluição hídrica, assim como os padrões para lançamento de efluentes nos cursos d'água, poluição do solo, destinação de resíduos sólidos, movimentos de terra, fauna e flora, exige autorização da SMMA para eventos em praças e parques; fala da poluição visual em logradouros públicos, do controle das fontes poluidoras (comércio varejista, atacadista, serviços, indústrias e serviços de uso coletivo, relacionados no Anexo 6 da LM 4034/85 (LUOSBH/85) e do seu licenciamento prévio. Incumbe à SMMA emitir parecer técnico conclusivo sobre os pedidos

de aprovação de projetos. Quanto à avaliação de impacto ambiental, ficam condicionados à elaboração de EIA/RIMA os “projetos de obras ou atividades modificadoras do meio ambiente”.

Em 04 de junho de 1986, na gestão do Prefeito Sérgio Ferrara, o Regimento Interno do COMAM foi aprovado pelo Decreto municipal n. 5.362, órgão colegiado, composto por representantes de instituições governamentais e de diversos setores da sociedade. Apesar da legislação existente, o licenciamento ambiental prévio dos empreendimentos que hoje são chamados de empreendimentos de impacto não fazia parte de uma rotina administrativa sistematizada no nível local. Os projetos destes tipos de edificação eram aprovados de acordo com a legislação urbanística vigente e, quando havia alguma polêmica em torno de sua atividade, reclamação ou denúncia -forma de participação - à época da sua construção e/ou implementação, o mesmo era submetido a parecer da SMMA. Havia também os casos, dos empreendimentos listados na LUOSBH/85, que eram condicionados a parecer da SMMA, só para o licenciamento da atividade. Portanto, o licenciamento ambiental, na prática, era mais fruto de demandas da sociedade do que da regulação do Estado.

Em 1988, a nova Carta Constitucional trouxe um capítulo só sobre Política Urbana e outro só sobre Meio Ambiente. Segundo Fernandes (2000), a aprovação deste último seguida pela Convenção da Organização das Nações Unidas – ONU – do Rio de Janeiro em 1992 e pela Agenda Habitat de 1996²⁹, estimulou um esforço, entre planejadores urbanos e ambientalistas, de “[...] integração da chamada “agenda verde” com a “agenda marrom” típica das cidades, de tal forma que o meio ambiente urbano seja tratado dentro do contexto de desenvolvimento urbano mais amplo” (FERNANDES, 2000, p. 25).

É à procura desta integração entre planejamento urbano e ambiental que fazemos a leitura da legislação de licenciamento ambiental de Belo Horizonte. O art. 225 da CF-88 considera que todos têm direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado, bem de uso comum, e impõe ao Poder Público e à coletividade o dever de conservá-lo para as presentes e futuras gerações. E para assegurar a efetividade desse direito, no seu inciso IV, incumbe ao Poder Público a: “[...] exigir, na forma da lei, para instalação de obra ou atividade potencialmente causadora de significativa degradação do meio ambiente, estudo prévio de impacto ambiental a que se dará publicidade” (BRASIL, 1988, p. 51).

²⁹ Agenda Habitat é o documento aprovado por consenso pelos países participantes da Segunda Conferência das Nações Unidas para os Assentamentos Humanos - Habitat II, realizada na cidade de Istambul, Turquia, em 1996, entre eles o Brasil, os quais se comprometeram a implementar, monitorar e avaliar os resultados do seu Plano Global de Ação. Na Conferência Habitat II também foi redigida e aprovada a Declaração de Istambul - uma manifestação de natureza política assinada pelos Chefes de Estado

Entretanto, para efetivar os avanços da CF-88, era necessária a regulamentação de dispositivos em nível federal, estadual e local, o que dificultou o cumprimento dos preceitos constitucionais principalmente daqueles que não se prepararam para seguir os novos conceitos. O Estado de Minas Gerais logo formulou na sua Constituição Estadual, em 1989, em que expressa a exigência de anuência prévia do órgão estadual de controle e política ambiental, para início, ampliação ou desenvolvimento de atividades, construção ou reforma de instalações capazes de causar degradação ambiental (art. 214, parágrafo 1º, inciso IV). Belo Horizonte, por sua vez, também logo se dispôs a organizar a sua base jurídico-institucional, como veremos no item a seguir.

4.2 A Legislação pós-constitucional: possíveis pontes entre Direito e questões urbano-ambientais

A despeito do exposto anteriormente, na década de 80, a promulgação da CF-88 trouxe consigo grandes avanços democráticos em termos da política brasileira. Nos anos 90, iniciaram-se as ações no sentido de se concretizassem as conquistas obtidas com a nova Carta Constitucional, o que levou à reformulação das leis estaduais e municipais, a fim de incorporar seus novos preceitos. Começou-se a produzir a constituição estadual, lei orgânica municipal, e plano diretor, procurando reproduzir os princípios constitucionais de gestão democrática da cidade.

A CF-88 atribuiu aos municípios antigas competências federais, inclusive a formulação de diretrizes de planejamento urbano para a gestão das cidades, sobretudo quando houvesse interesse local.

Em 1990, foi promulgada a Lei Orgânica do Município – LOMBH. O Plano Diretor – e sua nova Lei de Parcelamento, Ocupação e Uso do Solo – LPOUSBH/96, foram sancionados em agosto de 1996, tendo ficado mais de um ano em discussão. E, por determinação da LPOUSBH/96, foi promulgada a Lei municipal n. 7.277 em 17 de janeiro de 1997, que instituiu a licença ambiental no município.

A seguir, tecemos comentários sobre os aspectos urbano-ambientais de cada uma dessas leis, a fim de subsidiar a análise do licenciamento urbanístico-ambiental da nova rodoviária de Belo Horizonte.

4.2.1 Lei Orgânica Municipal

Em decorrência da mudança de paradigma trazida pelo processo Constitucional de 1988, foi promulgada a primeira Lei Orgânica Municipal de Belo Horizonte, em 21 de março de 1990. Essa lei define como objetivos prioritários do Município, além dos previstos no art. 166 da Constituição do Estado³⁰, garantir a efetividade dos direitos públicos subjetivos, assegurar o exercício, pelo cidadão, dos mecanismos de controle da legislação e da legitimidade dos atos do Poder Público e da eficácia dos serviços públicos, preservar os interesses gerais e coletivos e dedica o Capítulo IV ao Meio Ambiente, destacando no inciso VIII, que o Poder Público deverá

[...] sujeitar à prévia anuência do órgão ou entidade municipal de controle e política ambiental o licenciamento para início, ampliação ou desenvolvimento de atividades e construção ou reforma de instalações que possam causar degradação do meio ambiente, sem prejuízo de outras exigências legais (BELO HORIZONTE, 1990, p.49).

A Lei Orgânica exige RIMA seguido de audiência pública, para informação e discussão sobre o projeto, e incumbe ao Poder Público a responsabilidade de estimular alternativas de pavimentação que permitam maior permeabilidade do solo, incentivar indústrias de menor impacto ambiental e controlar a poluição sonora.

4.2.2 Plano Diretor

O Art. 77 do Plano Diretor de Belo Horizonte - PDBH diz: “para a implementação de programas urbanísticos de políticas setoriais, devem ser criados mecanismos que permitam a **participação** dos agentes envolvidos em **todas as fases do processo**, desde a elaboração até a implantação e a gestão dos projetos a serem aprovados.” [grifo nosso]. Na sua Subseção da Política Urbana, o Art. 10, inciso IV, estabelece: “[...] evitar que esta Lei e a de Parcelamento, Ocupação e Uso do Solo sejam instrumentos normativos rígidos e elaborados sem considerar

³⁰ Art. 166 - O Município tem os seguintes objetivos prioritários: I - gerir interesses locais, como fator essencial de desenvolvimento da comunidade; II - cooperar com a União e o Estado e associar-se a outros Municípios, na realização de interesses comuns; III - promover, de forma integrada, o desenvolvimento social e econômico da população de sua sede e dos Distritos; IV - promover plano, programas e projetos de interesse dos segmentos mais carentes da sociedade; V - estimular e difundir o ensino e a cultura, proteger o patrimônio cultural e histórico e o meio ambiente e combater a poluição; VI - preservar a moralidade administrativa.

os agentes e os processos que atuam na dinâmica do Município e na vida dos cidadãos;”. (BELO HORIZONTE, 1996, p. 24).

Dentre os objetivos da Lei municipal n. 7.165 de 27 de agosto de 1996, que instituiu o Plano Diretor de Belo Horizonte – PDBH/96, está a preservação, proteção e recuperação do meio ambiente e patrimônio cultural, histórico, paisagístico, artístico e arqueológico municipal, além do de melhorar a qualidade de vida urbana e conciliar as atividades urbanas instaladas aos contingentes populacionais. Segundo esta lei, a forma de ordenamento da ocupação do solo urbano deve assegurar a preservação destes bens e o acesso a eles, quando de propriedade pública.

Entre os objetivos estratégicos para o desenvolvimento urbano está o controle da instalação de atividades urbanas e de grandes empreendimentos, assim como das suas repercussões negativas. Para as diretrizes de desenvolvimento urbano exige que devam ser considerados fatores como a redução progressiva da qualidade ambiental, o valor cultural do centro histórico e a obstrução visual de elementos naturais e culturais da paisagem urbana. O seu art. 22 inciso XI, estabelece como diretriz: “definir e disciplinar, em legislação específica, as obras e as atividades causadoras de impacto ambiental, em relação às quais deverão ser adotados procedimentos especiais para efeito de licenciamento”. E, no inciso XX, propõe a integração dos órgãos municipais do meio ambiente com as entidades e os órgãos de controle ambiental dos níveis estadual e federal, visando aumentar a eficácia das ações propostas.

O PDBH/96 caracteriza-se por uma proposta descentralizadora de forma geral. Propõe zoneamento em função de suas características e potencialidades, identificando áreas de interesse público na proteção ambiental e cultural, áreas adensadas com e sem infra-estrutura e áreas pouco adensadas com e sem infra-estrutura, suas condições topográficas e áreas estratégicas para grandes equipamentos de interesse municipal. Estimula a multiplicidade e complementaridade de usos e estabelece condições para a localização das atividades, considerando, dentre outros, o impacto sobre o sistema viário e de transporte e sobre o meio ambiente. Nas diretrizes da política urbana, almeja a qualidade de vida e do meio ambiente, no ordenamento da expansão e desenvolvimento urbano do Município, através de políticas setoriais integradas apoiadas em dotações orçamentárias e dados estatísticos.

As diretrizes do PDBH/96 estabelecem zonas de proteção e submetem o parcelamento e a ocupação da área situada em zonas de proteção (ZP-1) à aprovação do COMAM e proíbe parcelamento do solo em terrenos situados em zonas de preservação ambiental (ZPAM).

4.2.3 Lei de Parcelamento, Ocupação e uso do Solo

Por sua vez, a Lei municipal n.7.166 de 27 de agosto 1996, Lei de Parcelamento Ocupação e Uso do Solo de BH – LPOUSBH/96 institui o parcelamento vinculado, que é aquele em que acontece a aprovação da edificação e do parcelamento ao mesmo tempo, devido à necessidade de serem avaliados os impactos do empreendimento sobre o meio urbano. O uso da edificação fica vinculado ao parcelamento, e só pode ser mudado com licença prévia que ateste a compatibilidade do novo uso proposto com o parcelamento. A lei obriga o parcelamento vinculado a empreendimentos que originem lotes ou quarteirões maiores que as dimensões máximas permitidas, aos loteamentos destinados a indústrias, em ZP-1 e em glebas onde a declividade seja maior que 30% e menor que 47% em pelo menos ¼ da área.

Classifica os tipos de repercussão dos usos em seis grupos: os que atraem muitos veículos leves, os que atraem muitos veículos pesados, os que atraem muitas pessoas, os que geram risco de segurança, os que geram efluentes, poluição, odores, gases ou reações ionizantes e os que geram ruídos e vibrações. A localização de usos não residenciais é disciplinada pela sua categoria definida no Anexo X da lei e admitida ou não de acordo com a classificação da via onde é proposta a sua localização: vias de ligação regional, arterial, coletora e local. Na ZP-1, o uso, assim como o parcelamento e a ocupação, são submetidos a licenciamento ambiental do COMAM. As atividades não listadas no Anexo X devem ser classificadas pelo Conselho Municipal de Política Urbana – COMPUR³¹, com base em parecer que avalie as repercussões no meio urbano. No seu Art. 69, prevê lei que defina as repercussões causadas pelas atividades dos grupos II e III e proponha medidas mitigadoras destas repercussões.

A LPOUSBH/96 define empreendimentos de impacto como “[...] aqueles, públicos ou privados, que venham a sobrecarregar a infra-estrutura urbana ou a ter repercussão ambiental significativa” (BELO HORIZONTE, 1996, p. 72). No Art. 74, sujeita a instalação, a construção, a ampliação ou funcionamento dos empreendimentos de impacto ao licenciamento ambiental pelo COMAM além das demais licenças legalmente exigíveis. Vincula esse licenciamento à elaboração de EIA/RIMA, e o seu parágrafo 3º estipula a criação de “lei específica” a dispor sobre a regulamentação do referido licenciamento. Prevê multa para o caso de funcionamento de empreendimentos de impacto em desconformidade

³¹ O COMPUR foi criado pelo Art. 80 da Lei nº 7.165 de 27/08/1986, Plano Diretor de Belo Horizonte.

com a lei, no art. 106. No art. 2º das Disposições Transitórias, considera como empreendimentos de impacto, até que seja promulgada³² a lei de que trata o Art. 74, as atividades não-residenciais com área líquida superior a 6.000 m², os residenciais com mais de 150 unidades, os de uso misto em que o número de unidades residenciais dividido por 150 e somado com a área líquida da parte não residencial dividida por 6.000 seja igual ou maior que 1 (um), os parcelamentos de solo vinculados, exceto os situados em Zona de Especial Interesse Social - ZEIS menores que 10.000 m², os aterros sanitários e usinas de reciclagem de lixo, autódromos, hipódromos e estádios esportivos, cemitérios e necrotérios, matadouros e abatedouros, presídios, quartéis, terminais rodoviários, ferroviários e aeroviários, corpo de bombeiros, terminais de carga, jardim zoológico, jardim botânico. Sujeita a construção, a ampliação ou o funcionamento destes empreendimentos à elaboração do EIA/RIMA e à aprovação prévia do COMAM, dispensando as demais exigências do Art. 74.

A alteração da LPOUSBH/96 pela Lei n. 8137 de 21 de dezembro de 2000 – LPOUSBH/00 - trouxe modificações que visaram viabilizar projetos que eram de difícil equacionamento diante das regras da LPOUSBH/96, como, por exemplo, a “regra da testada”, que vinculava os afastamentos laterais de uma edificação à extensão da frente do lote, gerando distorções que inviabilizavam muitos projetos economicamente. Esta lei também flexibilizou parâmetros urbanísticos e exigências, reduzindo pés-direitos, diminuindo o número de vagas de estacionamento em alguns casos, eliminando o gabarito das edificações, dentre outras. Por outro, condicionou a localização de determinados usos à licença do COMAM ou do COMPUR, dependendo da repercussão da atividade proposta no meio ambiente ou no meio urbano e, ao mesmo tempo introduziu restrições em áreas consideradas de interesse paisagístico e cultural. Detalhou a regulação em Áreas de Diretrizes Especiais, as ADEs³³, ora flexibilizando usos em algumas, como nas ADEs do bairro Mangabeiras e São Bento, bairros exclusivamente residenciais unifamiliares em que o uso não residencial passou a ser permitido em algumas vias, ora criando novos parâmetros, redefinição de usos e restrições, como na ADE de Santa Tereza e do Bairro Primeiro de Maio, com o fim de preservar as características tradicionais de uso e ocupação dos referidos bairros. Submeteu as intervenções nas ADEs de Interesse Ambiental a parecer do órgão responsável pelo meio ambiente. Devido à precariedade de articulação viária, criou a ADE do Buritis, adotando medidas restritivas ao adensamento populacional do bairro e condicionando os empreendimentos de impacto que

³² Promulgar: atestar que a ordem jurídica foi alterada e deve ser respeitada.

³³ ADEs são áreas sobrepostas ao zoneamento urbano, onde são definidos parâmetros urbanísticos e fiscais específicos para cada uma, de acordo com os seus fins.

viesses a ali se instalar, a adotar medidas mitigadoras para os impactos nas suas vias de acesso. Incluiu outras atividades na lista de empreendimentos de impacto sujeitos a licenciamento ambiental, apesar de as mesmas já terem sido previstas pelas Deliberações Normativas do COMAM. A maioria destas atividades foi incluída na regulamentação a partir das reclamações de vizinhos relacionadas a licenciamento de empreendimentos, como foi o caso do heliponto projetado na “Catedral da Fé”, templo localizado no bairro de Lourdes, e que o resultou no seu não licenciamento. Outros casos polêmicos são os das antenas de celular e os mega-eventos.

A Lei 8137/00 responsabilizou os construtores pelo término das obras que visassem solucionar as condições de risco antes da construção predial. Reduziu a taxa de permeabilidade dos terrenos sujeitos a recuo de alinhamento. No caso de extensão de usos³⁴, a análise da admissão do uso de acordo com a classificação viária foi dispensada pelo licenciamento ambiental. Esta lei substituiu a classificação dos usos constantes do Anexo X da Lei 7166/96, pela classificação apresentada no seu Anexo V, onde acrescentou novas atividades; criou o Anexo VI, com usos, repercussões negativas e medidas mitigadoras para os impactos potenciais das atividades listadas nas categorias de serviços, indústrias, serviços de uso coletivo e comércio. Criou também o Anexo IV, com parâmetros urbanísticos para as Zonas de Grandes Equipamentos – as ZEs, que contêm restrições ambientais, como altura de edificações e condicionamento do parcelamento e ocupação do solo à autorização dos órgãos responsáveis pela proteção do patrimônio cultural na ZE Pampulha, e a necessidade de autorização do Conselho Deliberativo do Patrimônio Cultural para o parcelamento e ocupação do solo na ZE Belvedere, por exemplo.

No nosso entendimento, esta lei, que alterou a Lei 7166/96 veio, na realidade, compatibilizar a sua aplicação à realidade existente na cidade. As leis são um tipo de teoria à qual a realidade deverá ser aplicada. Mas surgem casos específicos que, às vezes, não se encaixam nos parâmetros previstos. Então vem o desafio: ou a lei se adapta à situação existente, ou o contrário. O que ocorre, em geral, é a mediação desses parâmetros, sob pena de se inviabilizarem os licenciamentos ou termos como resultado uma cidade totalmente fora dos parâmetros oficiais, ou seja, informal.

Costa (2000), cita a elaboração da Lei de Uso e Ocupação do Solo de Belo Horizonte e de seu Plano Diretor como propostas abrangentes sob o ponto de vista do ambiente urbano,

³⁴ Caso de projeto em terreno formado por lotes localizados em logradouros com diferentes permissões de uso, em que o uso mais permissivo é autorizado para este terreno, desde que a soma das áreas dos lotes com frente para o logradouro mais permissivo seja igual ou maior que 50% da área total do terreno.

por adotar um conceito de meio ambiente urbano que incorporou estudos sobre insolação, ventilação e conservação de energia, além de incorporar elementos como adensamento populacional, permeabilidade do solo, risco no uso e ocupação do solo e na definição de áreas para a política habitacional, possuindo elementos básicos para qualquer prática sustentável, como a democratização da gestão do espaço urbano, através de discussões, conselhos, orçamentos participativos, etc., onde “[...] a articulação e os arranjos entre os atores envolvidos são peças fundamentais para a continuidade do processo.” (COSTA, 2000, p.69)

Percebemos, ainda que de forma empírica, que na Lei 8137/00, que alterou a Lei 7166/96 houve elementos para a prática favorável à questão urbano-ambiental. Se a Lei 7166/96 teve o papel de introduzir os preceitos constitucionais da política urbana e ambiental, a Lei 8137/00 cuidou de viabilizar de forma mais efetivada sua aplicação. Esta última, apesar de tornar formais algumas práticas consolidadas em descordo com a lei anterior, contribuiu para o aprimoramento da questão urbano-ambiental, na medida em que impôs restrições a usos e ocupações prejudiciais ao ambiente urbano e aos interesses coletivos, como vimos acima.

4.2.4 A Lei 7.277/97

A elaboração do projeto de lei 26/96, que deu origem à Lei 7277/ 97 (CÂMARA..., 1995-1997), ocorreu na mesma época da discussão do PDBH/96 e da LPUOSBH/96 (tramitações paralelas e simultâneas). Foi um momento de muitos debates e de grande participação, diante da mudança da estrutura legislativa que ocorria naquele instante em que se consolidava o processo de redemocratização do país. Havia diversos interesses em jogo e diversos conflitos. Entre o Legislativo e o Executivo, os maiores conflitos giraram em torno das competências do licenciamento, ora da SMMA, órgão central de implementação da política ambiental do município, ora do COMAM, órgão colegiado.

A LM 7277/97 teve seu conteúdo fundamentado nas legislações federal, estadual e municipal existentes. A metodologia utilizada na formulação do Projeto de lei n. 26/96, que, em forma da Proposição de lei n. 275/96, deu origem à LM 7277/97, está explícita no seu processo de elaboração, instruído com cópia de toda a legislação ambiental federal, estadual e municipal pertinente a licenciamento de empreendimentos de impacto. O autor do projeto, o Vereador Sávio Souza Cruz, que foi também relator da LPUOSBH/96 e Presidente da Câmara Municipal de BH - CMBH em 1997 e 1998, incluiu sistematicamente no processo os conteúdos das leis e decretos sintetizados no QUADRO 1.

QUADRO 1

Belo Horizonte - Leis e decretos utilizados na formulação da LM 277/97

Número da Lei ou Decreto	Federal	Estadual	Municipal	Conteúdo
Dec. n. 18.466 de 29/04/1977		x		Institui a Comissão de Política Ambiental – COPAM, com competência p/ fiscalizar o meio ambiente, aprovar relatórios sobre impactos ambientais e criar mecanismos de fiscalização ambiental.
Lei n. 7.772 de 08/09/1980		x		Dispõe sobre a proteção, conservação e melhoria do meio ambiente no Estado.
Dec. n. 21.228 de 10/03/1981		x		Regulamenta a Lei n. 7.772 de 08/09/1980, com nova redação dada pelo Dec. n. 32.556 de 04/03/1991. Define competências do Conselho Estadual de Política Ambiental – COPAM, criado pelo Dec. n. 18.466 de 29/04/1977 como Comissão de Política Ambiental.
Lei n. 6.938 de 31/08/1981	x			Dispõe sobre a Política Nacional do Meio Ambiente, seus fins e mecanismos de formulação e aplicação, e dá outras providências.
Lei n. 4.253 de 04/12/19*85			x	Dispõe sobre a política de proteção, do controle e da conservação do meio ambiente e da melhoria da qualidade de vida no Município de Belo Horizonte. Cria o Conselho Municipal do Meio Ambiente – COMAM, órgão colegiado e de ação normativa
Dec. n. 5.893 de 16/03/1988			x	Regulamenta a Lei municipal n.4.253 de 04/12/1985, que dispõe sobre a política de proteção, controle e conservação do meio ambiente e melhoria da qualidade de vida no município de BH
Constituição da República Federativa do Brasil, publicada no Diário Oficial da União, de 05/10/1988	x			Introduziu um capítulo só sobre política urbana e outro só sobre política ambiental*
Lei Orgânica do Município de BH			x	Primeiro passo na cidade, em direção aos princípios constitucionais sobre legislação urbano-ambiental*
Dec. n. 99.274 de 06/06/1990	x			Regulamenta a lei n. 6.902 de 27/04/1981e a lei n. 6.938 de 31/08/1981, que dispõem, respectivamente sobre a criação de estações ecológicas e áreas de proteção ambiental e sobre a política nacional do meio ambiente.
Constituição do Estado de Minas Gerais 1989		x		Criou o COPAM, órgão colegiado, consagrado pelo CONAMA 1981

Fonte: Elaborado pela autora com base em (CÂMARA..., 1995-1997).

* Nestas Leis, de caráter mais abrangentes, cujo conteúdo relativo à questão urbano-ambiental e participação ultrapassaria os limites deste quadro, foram colocadas apenas suas contribuições mais específicas.

A referida lei concorda com a responsabilidade licenciadora atribuída ao COMAM, com o suporte da SMMA e a sua possibilidade de fixar medidas de controle e determinar a realização de audiências públicas, quando necessário, para resguardar os interesses da população e, até hoje, estas competências são divididas na rotina administrativa.

De acordo com Amaral (2007), em Belo Horizonte, a prática de licenciamento ambiental inclui diversas análises que não são exigências legais, como, por exemplo, as audiências públicas, que são opções do COMAM, e não necessariamente etapas obrigatórias. A Secretária informou ainda que o fato de Belo Horizonte não ter mais área de expansão urbana, implica que, na cidade, trabalha-se com intensificação de área já ocupada, o que implica que qualquer intervenção terá impacto em vizinhanças, e que a maioria dos impactos no município refere-se ao aspecto urbanístico, e não no aspecto ambiental no seu sentido tradicional.

Existe hoje um projeto de lei do Executivo em tramitação na CMBH, o PL 655/05 que propõe o licenciamento urbanístico diferenciado para os empreendimentos cujos impactos são preponderantemente urbanísticos, com anuência do Conselho Municipal de Política Urbana – COMPUR e os demais, sujeitos ao EIA/RIMA, licenciados pelo COMAM. Consideramos esta proposta um avanço em relação à generalização de empreendimentos de impacto, excessivamente vinculados pela LM 7277/97 aos impactos ambientais na sua visão mais restrita, a ecológica, que, aliás, é contra a cidade. Entendemos que as legislações de EIA/RIMA e de EIV vêm de trajetórias diferentes: a primeira mais ligada à esfera técnica, o a segunda à esfera política.

Ainda assim, vislumbramos uma origem participativa na emergência do processo de licenciamento ambiental em Belo Horizonte, a partir das reclamações e denúncias de vizinhos (forma de participação), que surgiam por ocasião da implantação dos empreendimentos de impacto na sua região, e que provocavam polêmicas na rotina administrativa da PBH, quando ainda não era exigido o licenciamento ambiental de forma sistematizada, como já mencionamos no início deste capítulo.

Por tratar-se de um processo recente, a efetivação do licenciamento ambiental de forma democrática carece de tempo para que haja o amadurecimento, tanto da consciência democrática da população em geral, quanto dos técnicos e Poder Público, acostumados com a visão que separa planejamento e gestão da cidade. Neste processo há o conflito entre os interesses públicos (coletivos) e privados (individuais), de difícil mediação. Apesar do avanço atribuído à legislação em questão, os conceitos e a prática de planejamento urbano e

ambiental ainda precisam ser mais bem desenvolvidos e articulados, como discutiremos mais adiante.

Epaminondas (2006), ao examinar o histórico da legislação urbanística do bairro Buritis, em Belo Horizonte, notou um aumento na capacidade das instâncias de participação em ajudar no avanço da legislação urbanística, inserindo o cidadão no processo de planejamento. Relata que, até recentemente, havia áreas do bairro sob litígio entre moradores, mercado imobiliário, Prefeitura e Promotoria Pública, e também a existência da Associação do Bairro Buritis, que mantém os moradores informados quanto aos licenciamentos em análise e autorizados pelo COMAM, e preocupam-se com a qualidade de vida do bairro (preservação de áreas verdes, adensamento, trânsito, etc.). Estes exemplos respaldam sua hipótese de que a leis urbanísticas são potencializadas pelas instâncias de participação e monitoramento.

Outra dificuldade observada é a falta de integração entre os órgãos públicos municipais envolvidos e o conflito de competências entre eles, como foi o exemplo da disputa entre o Executivo e o Legislativo no processo de formulação da LM 7277/97, e no próprio Executivo, na divergência de competências entre Secretaria do Meio Ambiente e COMAM. De acordo com o parecer da CMBH, Comissão de Constituição e Justiça, a matéria era privativa do Prefeito; no parecer da Procuradoria Geral do Município, constava vício de iniciativa – Art. 88, II, letra “d” da Lei Orgânica do Município – LOMBH (por alterar as competências do COMAM e estabelecer multas para o caso de descumprimento de suas disposições, revogando os artigos da Lei n. 4253/85, que já define a competência de fiscalização à SMMA, portanto, considerado ilegal); a Secretaria do meio Ambiente votou pela sanção e a Secretaria Municipal de Atividades Urbanas propôs o veto parcial aos artigos 14 (penalidades não compatíveis com as previstas na nova LPOUS) e 20 (atividades já listadas na LPOUS), que foi a solução adotada. Estas divergências resultaram na falta de definição de multas na Lei 7277/97, o que gera dificuldades técnico-jurídicas e administrativas para os casos de infração contra a mesma.

Os pareceres para o licenciamento ambiental, originados de visões de áreas diversas das gerências da PBH também geram discussão sobre prioridades, como, por exemplo, aumentar área de estacionamento (Órgão de Trânsito) ou preservar espécies vegetais (Órgão Ambiental)? Esta difícil, mas não impossível conciliação já citada anteriormente neste trabalho é atribuída por Costa (2000) às diferenças das áreas de conhecimentos e com objetivos diferentes, embora convergindo para o mesmo ponto: o desenvolvimento sustentável.

A desarticulação entre os órgãos municipais que são responsáveis direta ou indiretamente pela questão ambiental, o que também inclui a fragmentação de dados entre as diversas Secretarias também foi apontada por Augustin (2007), quando afirmou no capítulo anterior que a questão ambiental urbana carece de um foco, pois é uma questão ampla, que envolve vários elementos, inclusive do cotidiano da cidade, e essas competências ficam fragmentadas dentro de órgãos, o que torna difícil a tomada de decisões que envolvem uma população e uma área grande, como a de Belo Horizonte.

Acreditamos que a consolidação da prática legal somente será possível a partir de uma demanda social. A despeito do geógrafo Horácio Capel, em sua crítica ao *city-marketing* de Barcelona, ao contrário do que pensam os arquitetos, em primeiro lugar vem a *polis*, em segundo, a *civitas* e só em terceiro, vem a *urbs*.(informação verbal)³⁵

Diante do objetivo deste trabalho, que é o de verificar a construção de compromissos sociais e disposições institucionais capazes de propiciar a participação social efetiva, através de instrumentos legais, mediadores dos interesses públicos e privados nos processos de licenciamento ambiental de empreendimentos de impacto de iniciativa pública em Belo Horizonte, tomamos como *urbs*, a distribuição territorial dos empreendimentos de impacto de iniciativa pública de Belo Horizonte, licenciados a partir da vigência da Lei 7277/97, como forma de especular a presença da *polis* e da *civitas* na referida *urbs*, reflexão apresentada no próximo item.

4.3 Licenciamento urbanístico e ambiental da nova rodoviária: antigas propostas, novos conflitos

Neste item, analisamos o processo de licenciamento urbanístico e ambiental da nova rodoviária de Belo Horizonte, sob a ótica da participação. Ao elegermos como nosso problema os conflitos constatados entre interesses públicos e privados no licenciamento urbanístico-ambiental de empreendimentos de impacto em Belo Horizonte, traçamos como objetivo fazer uma interface da legislação urbano-ambiental com participação e controle social, a fim de verificar a construção de novos compromissos sociais e disposições institucionais capazes de propiciar a participação social efetiva, através de instrumentos legais tidos como mediadores dos interesses públicos e privados.

³⁵ “El debate sobre la construcción de la ciudad y el modelo Barcelona”. Informes obtidos na Conferência proferida em dezembro de 2006 pelo Professor da Universidade de Barcelona, catedrático em geografia, Horácio Capel, no X Coloquio Internacional sobre Poder Local: desenvolvimento e gestão de territórios. Salvador.

Dentro do nosso tema, o licenciamento ambiental de empreendimentos de impacto de iniciativa do poder público municipal³⁶, tomamos como objeto de estudo, o processo de licenciamento urbanístico-ambiental da nova rodoviária de Belo Horizonte.

A idéia de transferir a rodoviária do Centro para a região Oeste da cidade vem desde a década de 70, como veremos mais adiante. Houve muitas polêmicas nestes mais de trinta anos, tendo em vista os diversos interesses envolvidos. Conforme demonstraremos, não se trata de um simples licenciamento ambiental. O empreendimento causa impactos imediatos, tanto no centro da cidade, de onde vai ser retirada a atual rodoviária, quanto no bairro Calafate, onde será implantada a nova. É um equipamento que além de ser público, diz respeito à rotina de toda a cidade. Portanto, por pressuposto, deveria estar sujeito à avaliação da comunidade belo-horizontina como um todo.

É por este viés, que analisamos seu processo de licenciamento: o da participação social. Adotamos o propósito de verificar a legitimidade na legalidade existente no seu processo de licenciamento urbanístico e ambiental, considerando principalmente, a legislação urbano-ambiental produzida recentemente, baseada nos princípios democráticos Constitucionais, que foram ratificados e ampliados pelo Estatuto da Cidade.

Pautamos nosso trabalho pelos conflitos observados antes, durante e após a concessão da licença prévia - LP pelo COMAM, e pela comparação dos itens avaliados pelos instrumentos de licenciamento ambiental EIA/RIMA, utilizados para a sua licença, com os requisitos mínimos a serem avaliados no licenciamento de atividades causadoras de incômodos ambientais pelo Estudo de Impacto de Vizinhança - EIV, instrumento criado pelo Estatuto da Cidade, a fim de especular sobre as suas potencialidades, limitações e avanços em relação ao EIA/RIMA.

³⁶ Ver planilha de controle da GEXMA/SMAMA/PBH, no Apêndice C

4.3.1 Histórico da proposta da nova localização

Para analisar o processo de licenciamento ambiental da nova rodoviária de Belo Horizonte, faremos um breve histórico da presença deste equipamento na cidade, a fim de mostrar seu grau de importância no planejamento do espaço urbano ao longo dos anos.

A primeira rodoviária da capital foi inaugurada em 1941. Funcionava na parte de trás da Feira Permanente de Amostras, adjacente à sede e o auditório da Rádio Inconfidência e ao Estádio do Paissandu, na Praça Barão do Rio Branco, situados no quarteirão onde hoje está O atual terminal. Foi também a primeira estação rodoviária do país, e a sua construção foi determinada pelo grande desenvolvimento da rede rodoviária do Estado, com o objetivo de aprimorar o sistema rodoviário mineiro. (GOUTIER, 1993).



Figura 1 - Feira de Amostras/ Praça Rio Branco – 1940

Fonte: ARQUIVO PÚBLICO DA CIDADE DE BELO HORIZONTE – APCBH
C.13 / H – 025.



Figura 2 - Feira de Amostras/ Praça Rio Branco – 1962

Fonte: ARQUIVO PÚBLICO DA CIDADE DE BELO HORIZONTE – APCBH
C.13 / H – 052.

A atual rodoviária de Belo Horizonte, o Terminal Rodoviário Governador Israel Pinheiro – TERGIP foi inaugurada em 03 de março de 1971, pelo então governador Israel Pinheiro. Foi “[...] considerado na época, o maior e mais moderno Terminal Rodoviário das três Américas.”(TERMINAL..., 1997). A sua localização foi decidida pelo governador, juntamente com os arquitetos Lúcio Costa e Oscar Niemeyer, e foi projetado por uma equipe de arquitetos modernistas: Suzy de Mello, Marina Wasner, Fernando Graça, Francisco E. Santo, Luciano Passini, Nardônio Guimarães, Mário Berti, Raul Cunha e Ronaldo Massoti, sob a chefia do urbanista Walter Machado. Pela sua ousadia e magnitude, o projeto ganhou prêmio em Bienal de Arquitetura.” (TERMINAL..., 1997). O terminal está inserido no Conjunto Urbano Av. Afonso Pena, um dos conjuntos urbanos protegidos pelo Conselho Deliberativo do Patrimônio Cultural de Belo Horizonte – CDPCBH, “[...] pulsando no centro de Belo Horizonte um grande e democrático espaço, onde convivem pessoas de várias origens, classe social e idades.” (TERMINAL..., 1997).



Figura 3 - Vista aérea da atual rodoviária de Belo Horizonte

Fonte: Fonte: Jornal Hoje em Dia, Minas, Belo Horizonte, 16 dez 2000. p.12.

Em 1974, três anos após a inauguração do TERGIP, o Planejamento Metropolitano de BH – PLAMBEL propôs, através do documento Modelo Metropolitano de Transporte Integrado – MOMTI, a sua transferência para a região da Gameleira, com o intuito de transformar o então terminal rodoviário intermunicipal em terminal metropolitano de transporte público e de adaptar o equipamento público às novas necessidades dos usuários em função da modernização das frotas de ônibus.

Em 06 de maio de 1994, o Jornal Estado de Minas anunciava: “Novas rodoviárias de BH começam a sair do papel”, onde divulgava a então proposta de descentralização dos terminais: o Terminal Sul, situado no trevo da BR-040 com avenida Raja Gabaglia, em frente ao BH-Shopping, para atender os passageiros da Zona da Mata e Rio de Janeiro; o Terminal Norte, que ficaria em um terreno da Rede Ferroviária, em área próxima ao pátio metroviário do Matadouro e avenida Cristiano Machado, para atender à região do Vale do Rio Doce, e estados do Norte e Nordeste do país e o Terminal Oeste que se localizaria na Gameleira, também em terreno da Rede Ferroviária, entre a Via Expressa e a avenida Silva Lobo, para os passageiros com destino ao Triângulo Mineiro, Norte de Minas, Brasília, São Paulo e Região Sul.

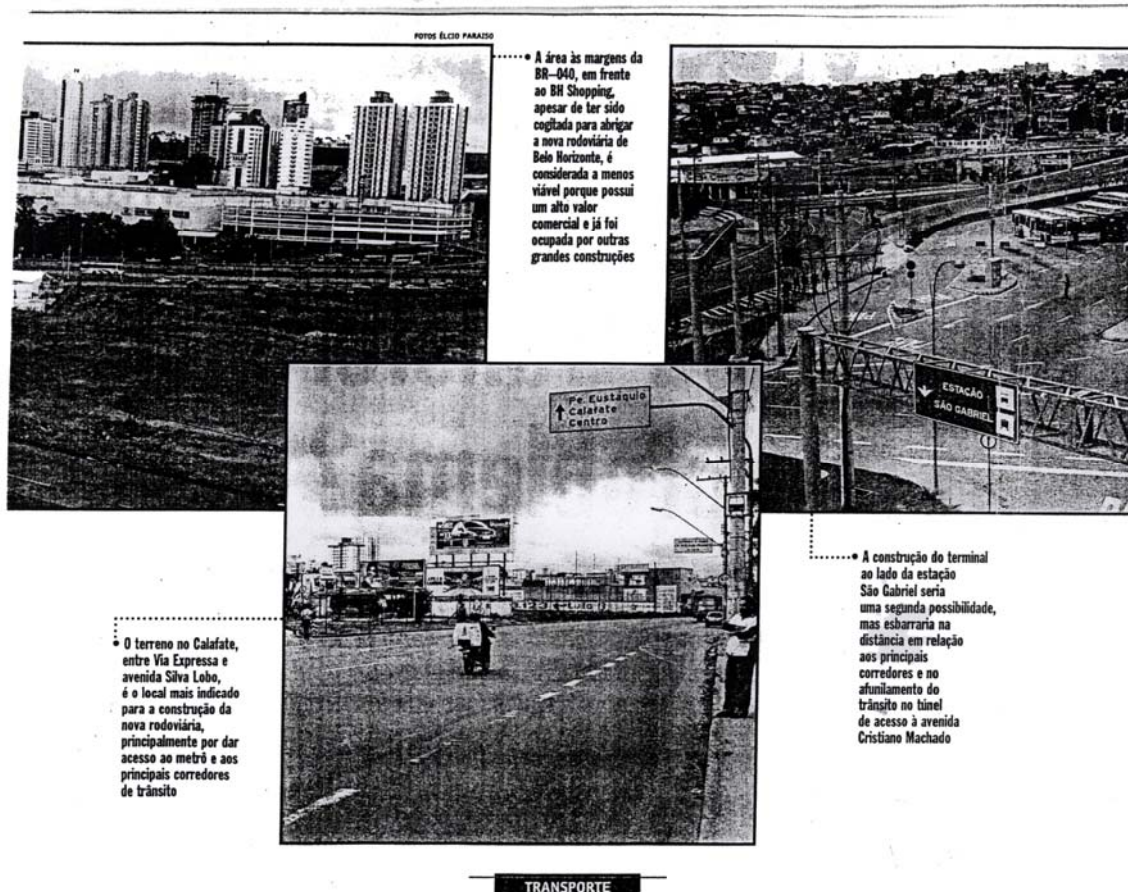


Figura 4 – Alternativas propostas de localização para a nova rodoviária de Belo Horizonte
 Fonte: Jornal “O Tempo”. Transporte. Belo Horizonte, 10 nov. 2002.

Após muita polêmica sobre a administração, venda, leilão, privatização e municipalização do terminal na década de 90, no início dos anos 2000 foram retomados os estudos para a construção da nova rodoviária de Belo Horizonte pela BHTRANS. A construção havia sido prevista pelo PDBH/96³⁷, e pela LPOUSBH/96. Esta última indicou, no seu artigo 14, dois locais onde seriam feitos terminais de passageiros: no inciso VII, a área conhecida como São Gabriel, na Região Nordeste, localizada entre a BR-262 e o Ribeirão do Onça, e no inciso XVI, a área entre a linha do metrô e a Avenida presidente Juscelino Kubitschek, na Região Oeste, mas a PBH optou por um único terminal, localizado no terreno indicado pelo inciso XVI da LPOUSBH/96 que, conforme vimos, desde 1970 tem sido indicado para abrigar o novo terminal rodoviário. Esta decisão foi justificada pelos argumentos técnicos de localização próxima ao Centro, relação com as rodovias de acesso à cidade, disponibilidade de malha viária, topografia, características de ilhamento do terreno, e proximidade com o metrô.

³⁷ No inciso V, Artigo 19, foi proposta a descentralização do terminal interurbano integrado ao metrô e aos principais eixos viários, transformando o TREGIP em terminal metropolitano.

No mapa da Figura 5, podemos ver a localização proposta para a nova rodoviária de Belo Horizonte em relação aos seus principais eixos viários e à linha do metrô com suas respectivas estações.

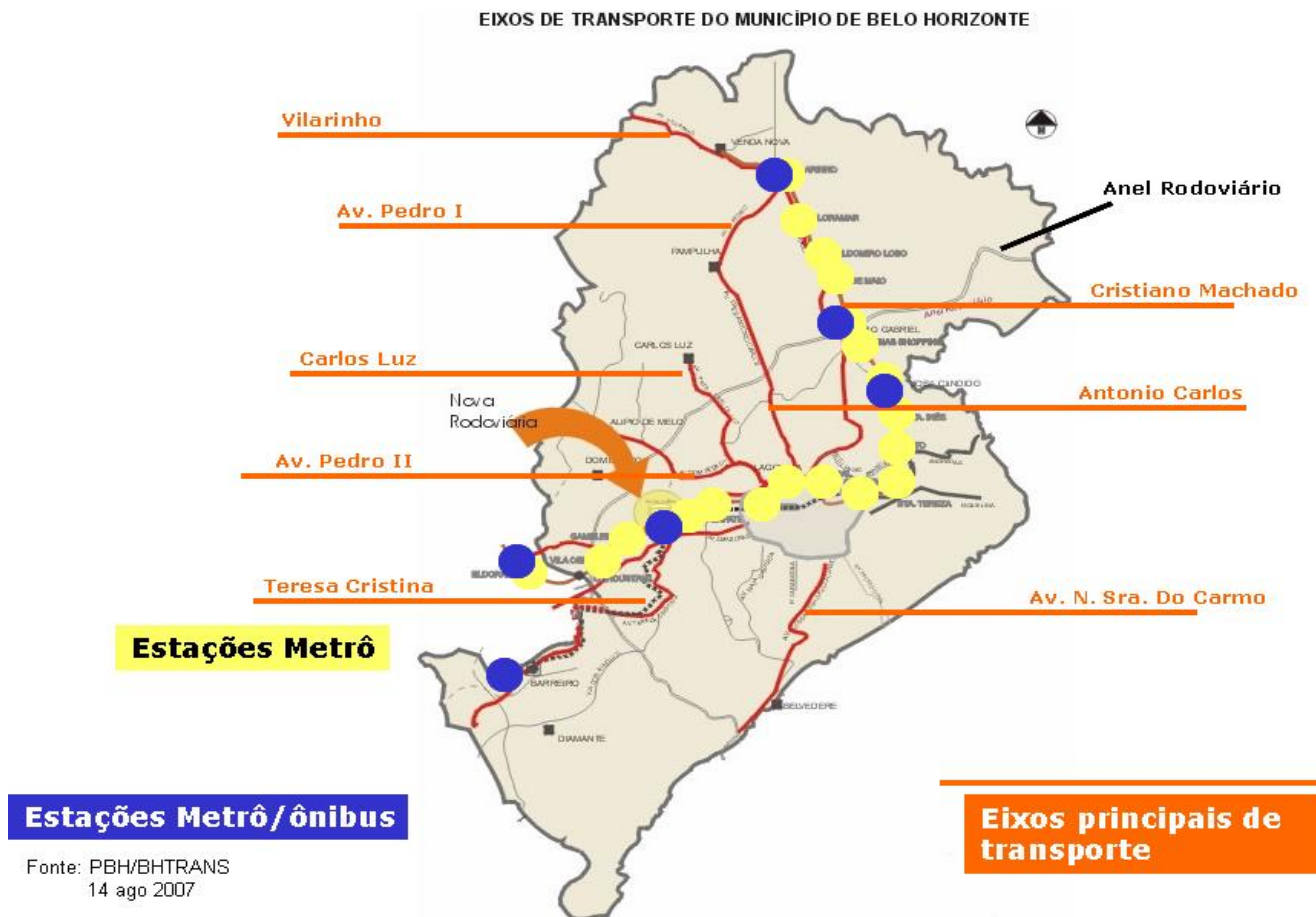


Figura 5 – Localização da nova rodoviária de Belo Horizonte em relação aos principais eixos de transporte do município.

Fonte: PBH / BHTRANS

A idéia de tirar a rodoviária do centro da cidade, originada na década de 70, reforçada pela então proposta de revitalizar o hipercentro, através da redução de congestionamentos e poluição gerados pelo tráfego de ônibus na região e associada à retirada de camelôs e ambulantes do seu entorno, então tomou fôlego.

A retomada dessa idéia de transferir a atual rodoviária para o Bairro Calafate foi permeada pelos mais diversos conflitos, apresentados mais adiante.

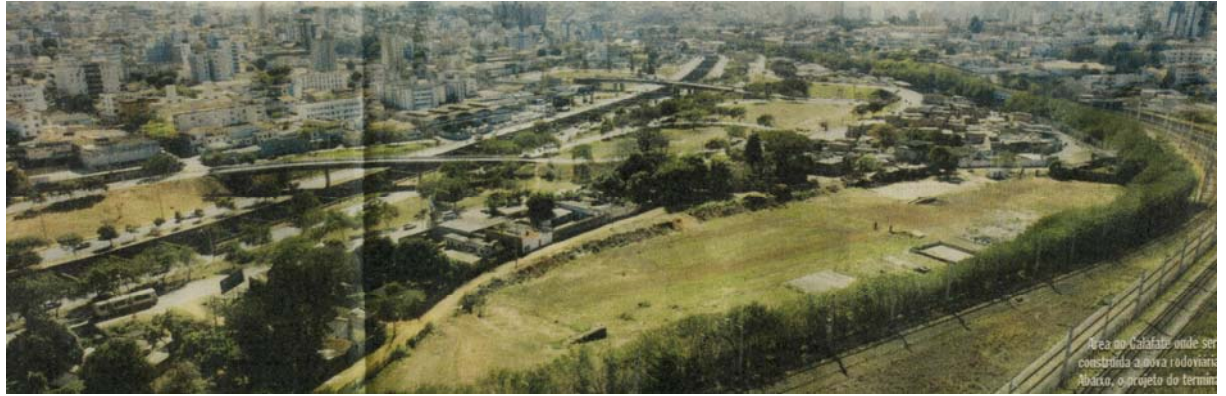


Figura 6
 Área do Calafate onde será construída a nova rodoviária de Belo Horizonte.
 Fonte: Jornal “O Tempo”. Cidades. Belo Horizonte, 25 ago 2005. p. 8.

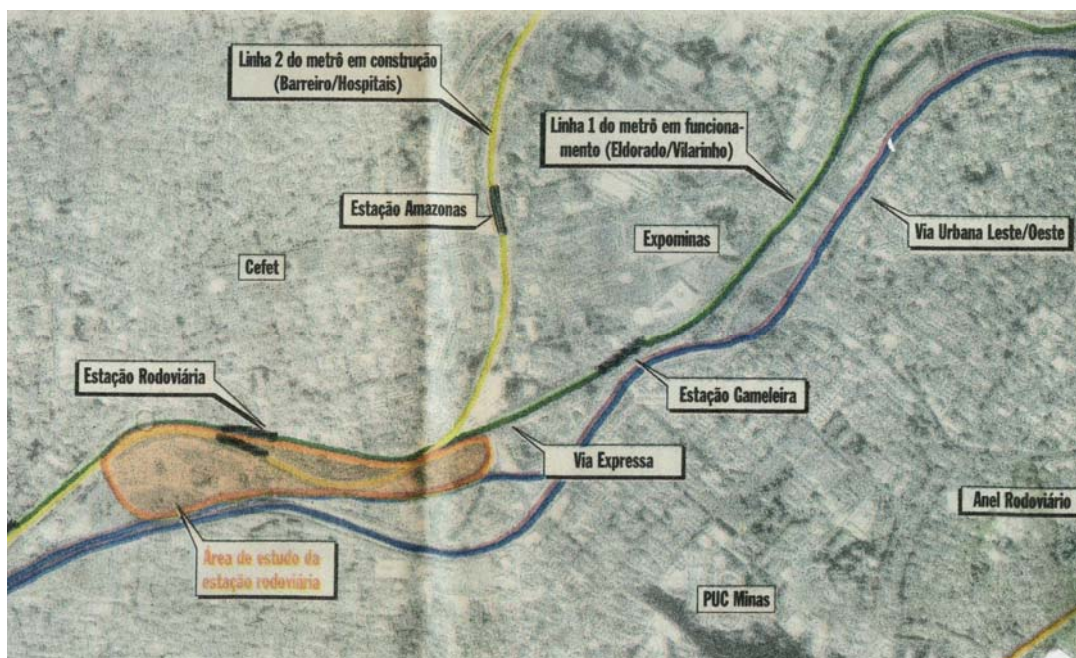


Figura 7
 Região da nova rodoviária de Belo Horizonte e equipamentos urbanos adjacentes
 Fonte: Jornal “O Tempo”, Cidades, Belo Horizonte, 10 nov. 2002. p. 3.



Figura 8 – Implantação do projeto da nova rodoviária de Belo Horizonte sobre vista aérea da região.
Fonte: PBH/BHTRANS

Segundo Meyer (2007)³⁸, a atual opção da PBH por um único terminal não descarta a possibilidade de descentralização, que poderá ser adotada futuramente. No entanto, está convicto de que a escolha foi a mais adequada. A descentralização em três terminais não foi viável economicamente para as empresas de transporte, informação confirmada por Gouveia (2007)³⁹. A idéia era que os três terminais funcionassem em harmonia com o TERGIP, que operaria em um raio de 100 quilômetros.

Meyer (2007) argumenta que o novo projeto permite a realização de eventos, por ter espaços amplos e acredita que isto dá vida ao lugar. Por outro lado, diz o autor do projeto, a transformação da atual rodoviária em terminal de ônibus urbanos oferecerá um lugar para os mesmos pararem, ao mesmo tempo em que daria mais conforto aos passageiros. Relata que já fez o projeto para esta adaptação, englobando o estudo de toda a região entre a antiga rodoviária e o local da atual, com previsão de modificação de tráfego, restaurações, estudo dos bairros, dentre outros. Segundo Meyer (2007), as pessoas não estão enxergando que esses

³⁸ MEYER, Marcus Vinícius Rios. *Marcus Vinícius Rios Meyer*: inédito. Belo Horizonte, 11 jul 2007. 1 fita cassete (50 min.). Entrevista concedida a Maria Auxiliadora de Moraes Moreira

³⁹ GOUVEIA, Ronaldo Guimarães. *Ronaldo Guimarães Gouveia*: inédito. Belo Horizonte, 16 abr 2007. 1 fita cassete (60 min.). Entrevista concedida a Maria Auxiliadora de Moraes Moreira

projetos são complementares: “não é um projeto único, é o projeto **da** rodoviária”, diz.



Figura 9 - Perspectiva do projeto da nova rodoviária apresentado na audiência pública promovida pelo COMAM, em 28 de dezembro de 2005.

Fonte: PBH/BHTRANS

Quanto ao TERGIP, suas instalações já vinham sendo alvo de reclamações por não atenderem às necessidades dos usuários, sobretudo daqueles com dificuldade de locomoção, nem às das empresas operadoras dos ônibus, devido à modernização das frotas, com ônibus maiores e a falta de infra-estrutura, como, por exemplo, pátio de estocagem. No Estudo de Impacto Ambiental – EIA, elaborado para o licenciamento ambiental da nova rodoviária, é usado o argumento de que na época da construção do TERGIP, a legislação urbanística e ambiental era menos específica, principalmente em relação à acessibilidade de pessoas com necessidades especiais. O estudo coloca a manutenção do terminal no Centro como dificuldade para sua revitalização, pelo fato de congestionar o trânsito no local.

Para fazer a leitura do licenciamento ambiental da nova rodoviária de Belo Horizonte, apresentamos no item seguinte, os principais conflitos que envolveram o processo. Tomamos como principal fonte de informação a seleção de recortes de jornais sobre o tema disponível no Arquivo Público da Cidade de Belo Horizonte – APCBH. Compilamos estas notícias no Apêndice A.

4.3.2 Principais conflitos e participação da sociedade

O licenciamento ambiental do novo terminal foi um processo permeado de conflitos. Conforme veremos adiante, não se trata de um simples licenciamento urbanístico ambiental. A natureza do projeto e sua função pressupõem uma decisão criteriosa, baseada no balizamento não apenas de orientações técnicas de transporte e trânsito, pois envolvem diretamente os interesses de toda a população da cidade.

Por outro lado, os impactos mais imediatos não se limitam à área de influência imediata da localização do novo terminal, como prevêem os instrumentos de avaliação de impacto ambiental, mas ocorrerão, pelo menos, em duas vizinhanças: nas adjacências do empreendimento proposto, ou seja, vizinhanças do bairro Calafate, e nas vizinhanças do centro da cidade, de onde o terminal será retirado.

A existência de uma grande profusão em jornais, de reportagens relativas a políticas públicas e, especificamente, sobre a(s) rodoviária(s) de Belo Horizonte, que foi selecionada pelo Arquivo da Cidade de Belo Horizonte - ACBH, nos possibilitou a elaboração do Apêndice A, onde procuramos sintetizar os principais acontecimentos e conflitos ocorridos, desde a retomada da idéia de sua descentralização no final da década de 90, até o licenciamento ambiental do projeto da região do Calafate, no início de 2006.

As informações que se seguem foram também obtidas através de entrevistas com personalidades envolvidas com o assunto, de conversas com pessoas na rua, próximas ao local do futuro empreendimento ou diretamente ligadas ao mesmo, como motoristas de táxi, passageiros e transeuntes que passam na atual rodoviária, entre outros. Participamos também de reuniões com pessoas da comunidade vizinha, mobilizadas contra a instalação do novo terminal nas adjacências de suas casas e estabelecimentos comerciais, e da audiência pública promovida pelo COMAM para o seu licenciamento ambiental, realizada em 28 de dezembro de 2005.

A polêmica sobre a rodoviária começou com a questão da sua administração, antes a cargo da empresa Administradora de Terminais – Adter, contratada pelo Departamento de Estradas e Rodagem – DER desde 1990.

Em 17 de maio de 1997, foi criado o Fórum Permanente de Defesa da Rodoviária, em audiência pública, pela CMBH, formado pelos representantes de comerciantes, camelôs, vereadores e da prefeitura, com o objetivo de se manifestarem contra a venda da rodoviária pelo então governador do estado, Itamar Franco.

Na época, a proposta da PBH era transformar a rodoviária em um terminal metropolitano integrado ao BH-Bus, e utilizar o seu segundo andar como “shopping popular”. No entanto, houve divergências quanto ao novo uso do prédio.

A PBH pretendia selecionar uma empresa para construir e administrar a nova rodoviária em troca da operação por um prazo determinado, após o qual, o prédio seria entregue ao município. A decisão política de municipalização da rodoviária já havia sido tomada entre o governador Itamar Franco (PMDB) e o prefeito Célio de Castro (PSB), em agosto de 1999, mas em julho de 2000, Itamar Franco (sem partido) oficializou a decisão de privatizar a rodoviária através de leilão, embora ainda precisasse de autorização da Assembléia Legislativa de Minas Gerais – ALMG. A idéia de privatização envolvia interesses econômicos, rivalidades políticas e foi até alvo de investigação por parte do Ministério Público e ALMG, como podemos observar nas manchetes do Apêndice A.

Além da constatação de divergência de interesses nas manchetes dos principais jornais em circulação na cidade, pudemos observar a participação e manifestação da comunidade vizinha ao novo empreendimento, através de jornais de circulação local, panfletos e mensagens pela internet. É importante registrar a reação da população, mobilizada para tal.

O Jornal “Transposição” é um exemplo de manifestação comunitária no sentido de participar da gestão territorial e social do município. Ernani Ferreira Leandro⁴⁰ expõe em Leandro (2006), sua opinião contrária à instalação da nova rodoviária na região Oeste, considerada por ele “[...] política, geográfica, ética e economicamente incorreta.” Cita prejuízos para o atendimento da população oriunda do interior do Estado, que encontra no entorno da atual rodoviária facilidade de transportes, alojamentos módicos e o comércio específico que procura, resumindo que “o que é de interesse de todos, precisa de consenso da maioria” – extrato do livro São Francisco, um presente, de Frei Cláudio van Balen, Sérgio Bitencourt e Cláudio Guerra. De acordo com Leandro (2006), “[...] os projetistas não se preocuparam com a necessidade de compatibilizar os interesses técnicos e os interesses comunitários. Inexistiu a ‘participação da população e de associações representativas dos

⁴⁰ Major da PM QOR, do Comitê Gestor “Contra a Instalação da Nova Rodoviária de Belo Horizonte na Vila Calafate” e presidente do CONSEP 125 (CONSEP 125: Conselho de Segurança Pública, criado para viabilizar a articulação de diversos órgãos de segurança municipal, que abrange a região desde o Morro das Pedras até a Cabana Pai Tomaz, o que inclui vários bairros de diferentes níveis sociais, como, por exemplo Gutierrez, Prado, Calafate, de padrão mais elevado e regiões carentes, como as Vilas Calafate e Amizade e o próprio Morro das Pedras) e Presidente da Associação Comunitária Social, Cultural e Desportiva dos bairros Gameleira e Nova Suíça e Adjacências – ACSCD. Esta Associação foi criada em 2002, para ter força de aglutinação e mobilização da comunidade, para o trato de questões impactantes, como, por, exemplo, um caso como o da rodoviária. Seu primeiro presidente foi o Padre Ulisses, pároco da Igreja de São Vicente de Paula, do Bairro Nova Suíça. A Associação é apoiada pelo Conselho Regional de Engenharia e Arquitetura - CREA

vários segmentos da comunidade na formulação, execução e acompanhamento de planos, programas e projetos de desenvolvimento urbano’ – inciso II do Artigo 2º do Estatuto da Cidade” (LEANDRO, 2006). Estas observações se encaixam na teoria de Santos (2004), apresentada no capítulo 2, onde o autor defende a transposição do senso comum para o conhecimento científico, a “ciência cidadã” e a “partilha do saber”.

Leandro (2006) alega que a comunidade poderia acrescentar o ajuizamento de ação cautelar aos Termos de Representação já protocolizados junto ao Ministério Público de Minas Gerais, devido ao não cumprimento dos artigos 182 e 183 da CF-88, regulamentados pelo Estatuto da Cidade. Então o processo seria reiniciado através de consulta popular sobre a localização desejada pelo povo.

O artigo chama a atenção para o desconhecimento geral sobre o assunto, constatado na Audiência Pública na CMBH de 20 de março de 2003 e no Debate Público na Escola de Arquitetura em 22 de março de 2006, razão pela qual, seria agendado um Seminário Público do PARTIU⁴¹ – Plano Articulado para o Transporte de Integração Urbana, a realizar-se na CMBH, com exposição do economista João Bosco Rodrigues, do Grupo NEPAL - Núcleo de Estudos e Pesquisas da Agenda 21 Local, que faz parte do Comitê Gestor, criador do periódico “Transposição”, junto com Associações Comunitárias e o CONSEP 125.

Leandro (2006) tece comentários sobre as formas de participação, criticando a intenção da BHTRANS divulgada pelo Jornal Estado de Minas de 12 de abril de 2006, de uma consulta “popular” pela internet, sobre o processo de licitação da obra, por excluir aqueles que não têm acesso à mesma, e elogiando o anúncio da Rádio Itatiaia em 11 de abril de 2006, de “[...] que haveria uma consulta ao povo, ‘sobre o local onde deveria ser instalada a Nova Rodoviária’.” Esta era exatamente a reivindicação da comunidade, havia anos.

Finaliza lamentando o “desentrosamento de idéias e ações, entre os diferentes setores da PBH”, o que nos remete a Augustin (2007), quando comenta que a falta de foco para a questão ambiental é um dos fatores que dificultam a articulação entre os órgãos municipais.

⁴¹ O Plano PARTIU, coordenado pelo economista João Bosco Rodrigues, conhecido como “João da Locadora”, propõe a descentralização dos terminais rodoviários distribuídos nos quatro pontos cardiais da cidade, articulados com o BH-Bus, ou seja, um plano que integre o transporte rodoviário com o transporte coletivo urbano. Parte da determinação do parágrafo 2º do artigo 41 do Estatuto da Cidade, da obrigatoriedade de um plano de transporte urbano integrado, compatível com o plano diretor, em cidades com mais de quinhentos mil habitantes. Preconiza que o transporte rodoviário na capital deve ser tratado à semelhança do transporte coletivo urbano, pois ambos geram impactos no cotidiano da cidade. Daí a necessidade de uma solução urbana para o transporte rodoviário.



Figura 10 – Mapa do Plano PARTIU
Fonte: CONSEP 125 / Grupo NEPAL

Valadares, 2006 alega uma falta de cultura participativa da população em geral, relatando que a maioria dos comerciantes não se interessa em discutir ideologias; propõem os seus objetivos práticos e querem que sejam atendidos, independentemente de alguma discussão. Segundo o Secretário, não gostam de perder tempo com discussões, o que não corresponde ao caso do processo de licenciamento urbanístico-ambiental da nova rodoviária

de Belo Horizonte, diante das manifestações relatadas neste item e no item sobre as audiências públicas realizadas em torno do assunto. (informação verbal)⁴²

Por outro lado, o Secretário colocou as leis como determinantes dos procedimentos, demonstrando uma visão pragmática da autoridade científica descrita por Bourdieu, definida como capacidade técnica ou monopólio da competência científica.

Em Leandro (2007) e Braga⁴³, constatamos que existe interesse em participação por parte da comunidade e que os mesmos não estão vinculados estritamente a questões econômicas e políticas. Na entrevista com esses líderes comunitários, observamos um conhecimento da realidade local, que associamos ao “sinecismo” de Soja (2002), articulado à cidade como um todo. Sua ligação com o CREA, COMAM, NEPAL, Escola de Arquitetura da UFMG, entre outros, nos remete ao aprendizado social descrito em Santos (2004).

Leandro (2007), da mesma forma que Marques (2007)⁴⁴ relataram que os moradores da Vila Calafate haviam conquistado o terreno onde será localizada a nova rodoviária, no Orçamento Participativo – OP, o Plano Global Específico – PGE⁴⁵.

Marques (2007) relatou que, quando a Urbel foi aplicar os instrumentos, viram que a área já estava definida como ZE para a nova rodoviária. Em 2004, a BHTRANS entrou em contato com a Urbel, gerando um conflito entre a conquista do PGE e a sua não realização, pois a área seria objeto de licenciamento ambiental. A partir daí, a Urbel produziu um Plano de Remoção e Reassentamento – PRR para a área que passou a ser uma peça do licenciamento ambiental da Nova Rodoviária. Camargos (2007)⁴⁶ relata que ficaram mais preocupados com a forma em que se daria o PRR, não tendo havido questionamento por parte dos técnicos da Urbel. Quanto a possíveis divergências entre órgãos da própria prefeitura, a exemplo de Amaral (2007), quando diz que há sensibilidades diferentes, de acordo com as funções exercidas no, Camargos (2007), relata que a divergência foi que tiveram que fazer

⁴² Informe repassado em entrevista, pelo Secretário Municipal de Políticas Urbanas de Belo Horizonte, Murilo de Campos Valadares, em novembro de 2006.

⁴³ SANTOS, Odair Braga dos. *Odair Braga dos Santos*: inédito. Belo Horizonte, 16 jun 2007. 1 fita cassete (10 min.) Entrevista concedida a Maria Auxiliadora de Moraes Moreira

⁴⁴ MARQUES, Karla Maria Vilas. *Karla Maria Vilas Marques*: inédito. Belo Horizonte, 14 jun 2007. 1 fita cassete (30 min.) Entrevista concedida a Maria Auxiliadora de Moraes Moreira.

⁴⁵ Instrumento de planejamento da Companhia Urbanizadora de Belo Horizonte – Urbel, para vilas e favelas da cidade, com o objetivo de integrá-las à malha urbana.

⁴⁶ CAMARGOS, Rodrigo Soares. *Rodrigo Soares Camargos*: inédito. Belo Horizonte, 14 jun 2007. Entrevista concedida a Maria Auxiliadora de Moraes Moreira.

alguns ajustes em função da mudança na definição da área a ser removida, que foi reduzida por questão de custo. Metade do que ia sair vai ficar, diz o técnico, e metade do projeto inicial vai ser postergado.

Tárcia Regina Coura Dutra⁴⁷ relata que verificou, em pesquisa na internet, um grande número de posicionamentos contrários à Nova Rodoviária, desde 2002. Dentre as vantagens da atual rodoviária, cita a proximidade com a área hospitalar, utilizada por aqueles que moram em cidades sem este tipo de infra-estrutura. Na sua opinião, no contexto do conjunto de obras com o “objetivo manifesto” de revitalizar o Centro, como Linha Verde, Boulevard Arrudas, dentre outras, a permanência da rodoviária onde está seria favorável. Afirma não ser a Rodoviária a causa dos congestionamentos do Centro, tendo em vista que a cidade tem vários pontos de estrangulamento. Quanto ao destino do prédio da atual rodoviária, Dutra (2006) relata que não ficou claro, na reunião da Escola de Arquitetura no dia 22 de março de 2006, pois “ainda não pensaram sobre o assunto”. Lott (2007)⁴⁸ também não soube nos responder sobre esta questão. Dutra (2006) pergunta: “essa obra é uma PRIORIDADE para a Capital na atualidade? Por que é tão mal divulgada a intenção de mudar o local da Rodoviária?” (DUTRA, 2006, p. 2). Tivemos a oportunidade de constatar essa desinformação pessoalmente, ao visitarmos a região onde será implantado o novo terminal. Nenhuma das pessoas consultadas sabia, sequer, que o equipamento seria transferido para aquela vizinhança. Quanto à sua localização, muito menos. Dutra (2006) adverte para a responsabilidade fiscal do administrador público, pois os impostos que pagamos têm que cumprir sua função social. Este discurso nos remete à entrevista de Lerner (2007)⁴⁹, ao dizer que o problema não é a falta de recursos, mas a sua má administração. Sua opinião é que não se faz planejamento das prioridades e emprega-se mal o dinheiro público.

Quanto às obras do Orçamento Participativo, com votação digital em Belo Horizonte⁵⁰, Valadares, 2006 concorda que não são empreendimentos de impacto, e, quando

⁴⁷ Coordenadora do Grupo de Trabalho de Reconstituição do Acervo e do Grupo de Trabalho Temático – Redução das Desigualdades Sociais. Psicóloga. Membro do Fórum Estadual pela Construção da Agenda 21 em Minas Gerais.

⁴⁸ LOTT, Ricardo. Ricardo Lott: inédito. Belo Horizonte, 29 mai 2007. 1 fita cassete (50 min.). Entrevista concedida a Maria Auxiliadora de Moraes Moreira

⁴⁹ LERNER, Jaime. Entrevista: *O futuro das cidades*. Programa “Palavra Cruzada”, Rede Minas, Belo Horizonte, 25 jul. 2007.

⁵⁰ As obras do OP podem ser votadas pela internet em Belo Horizonte, através do número do título de eleitor, o que impede que se vote mais de uma vez na mesma obra. Mas Valadares considerou o resultado desta opção pouco expressivo, em termos de participação, pois no universo de mais de 2,4 milhões de habitantes, receberam em novembro de 2006 menos de 130 mil votos.

questionado sobre a possibilidade de um plebiscito ou votação pela internet em um empreendimento de impacto, como sugerido na audiência pública da rodoviária, e a exemplo do ocorrido por ocasião da escolha do símbolo de Belo Horizonte, ou da questão do desarmamento no Brasil, Valadares se mostrou aberto à idéia, embora a considerasse cara, sugerindo que poderia ser resolvida à época das eleições municipais: se nas eleições presidenciais vota-se em 5 candidatos, nas eleições municipais, onde só se vota em dois, não haveria problema em votar em uma ou mais obras, além dos candidatos. E reconheceu que, realmente, as audiências públicas têm o caráter informativo e consultivo e que “não decidem nada”. (informação verbal)⁵¹

Por fim, Valadares, 2006 cogitou na possibilidade de o plebiscito ser uma opção a longo prazo, para o alcance de uma gestão urbano-ambiental decorrente de um processo construído coletivamente, ao invés das tradicionais decisões técnico-jurídicas, principalmente em relação aos empreendimentos de impacto de iniciativa do Poder Público, mas frisou o tempo todo, que todas as obras que a PBH faz são discutidas, pois, não se consegue fazer obra sem discussão. Mas, argumentou também, que se só se ouvir a população, a PBH não licencia nenhum aterro sanitário em lugar algum. (informação verbal)⁵²

Outro veículo de informação das adjacências do empreendimento é o jornal de bairro “Folha do Padre Eustáquio” com tiragem de 10.000 exemplares, distribuídos gratuitamente nos bairros Padre Eustáquio, Carlos Prates, Coração Eucarístico e Minas Brasil.

Em abril de 2007, trazia matéria sobre a audiência pública realizada pela Comissão de Desenvolvimento Econômico, Transporte e Sistema Viário da CMBH, para discutir a construção do novo terminal rodoviário da cidade. O jornal relata a presença de moradores das regiões Oeste e Norte do município, todos contrários ao empreendimento no local, onde hoje está a Vila Calafate.

Na reportagem, o líder comunitário da Vila, Elton Moura, alegou que, apesar de serem favelados, não queriam ser removidos para a periferia, por morarem em local privilegiado. O dirigente da mesa da audiência, o vereador Preto, morador e comerciante da região foi veemente contra a transferência da rodoviária nos termos propostos, chegando a sugerir recurso judicial contra o empreendimento, por estar sendo realizado sem maior consulta à

⁵¹ Informe repassado em entrevista, pelo Secretário Municipal de Políticas Urbanas de Belo Horizonte, Murilo de Campos Valadares, em novembro de 2006.

⁵² Informe repassado em entrevista, pelo Secretário Municipal de Políticas Urbanas de Belo Horizonte, Murilo de Campos Valadares, em novembro de 2006.

sociedade. Compunham também a mesa, os vereadores: Maria Lúcia Scarpelli, que falou em nome da região Noroeste, contra a rodoviária no local proposto, Luzia Vieira, Anselmo José Domingos e Carlos Henrique. Para a defesa do empreendimento, a BHTRANS indicou Ricardo Lott. Na audiência, foi elogiada a atuação do Jornal “Folha do Padre Eustáquio”, por dar espaço à manifestação popular, através de artigos e cartas. O Jornal relata que a audiência pública da CMBH contou também, com a presença do Major Ernani Ferreira Leandro, presidente da Associação Comunitária Social Cultural Desportiva dos bairros Gameleira, Nova Suíça e Adjacências. Leandro convidou a população para reunião na Escola Estadual Maurício Gurgel, bairro Nova Suíça, onde o assunto faria parte da pauta. A reportagem foi concluída com a proposta de procurar a Assessoria de Imprensa da PBH, solicitando um posicionamento oficial do Poder Executivo, a ser publicado na próxima edição.

Dentre as oportunidades de manifestações populares oferecidas pelo “Folha do Padre Eustáquio”, está o artigo do arquiteto e urbanista Silvano Pimenta morador do bairro Padre Eustáquio. Pimenta concorda que a região já está saturada por congestionamentos e entende que, por trazer pessoas de todos os locais do Estado e do Brasil, com destinos diferentes na capital, a região onde se instalasse a rodoviária deveria contar com toda uma estrutura de transporte e escoamento de trânsito. Alega que a avenida Tereza Cristina não tem essas características, exceto uma futura estação de metrô.

Gouveia (2007) concorda que a presença do metrô em Belo Horizonte ainda é muito tímida, ao contrário de Baptista, 2007 (informação oral)⁵³, que prefere enxergar a questão inserida em um planejamento visto a longo prazo, argumentando que um dia o metrô será implantado.

No artigo supracitado da “Folha do Padre Eustáquio”, Pimenta alega a falta de áreas de lazer na região e propõe que o local seja transformado em um parque. Silva, 2007 também é adepto a essa idéia (informação verbal)⁵⁴. Quanto à rodoviária, o arquiteto Pimenta sugere, na mesma reportagem, que seja construída próxima ao Anel, ao metrô, à estação de ônibus, segundo ele, corredor de escoamento, com acesso até para o aeroporto. Para ele, esta área seria no bairro São Paulo, onde existe uma estação de metrô, no cruzamento da BR 262 (381) com a Linha Verde: no local ainda existe uma estação do BHBus e grandes áreas desocupadas com acesso fácil para Confins, Contagem, Venda Nova, ou Centro, via metrô, além do anel Rodoviário. Pimenta acrescenta que o local é uma região carente, onde o impacto de uma

⁵³ Informe repassado em conversa por telefone com o engenheiro Osias Baptista Neto, em julho de 2007.

⁵⁴ Informe repassado em conversa por telefone com o Professor Radamés Teixeira da Silva, em junho de 2007.

rodoviária poderia ser positivo. Entusiasmado com suas idéias, pede que a mesma seja divulgada por correio eletrônico de moradores do bairro e para os vereadores responsáveis. Por fim, sugere um abaixo assinado.

No mesmo exemplar do “Folha do Padre Eustáquio”, Edgard Coelho Batista Jr, morador do bairro Padre Eustáquio há mais de 25 anos, relata o envio de mensagens eletrônicas aos vereadores Geraldo Félix, Neusinha Santos, Rui Resende, Sérgio Ferrara e Carlão, buscando soluções para os problemas de segurança pública e de trânsito, segundo ele, irreversíveis nas próximas décadas, não tendo obtido qualquer tipo de resposta do Legislativo, exceto do vereador Carlão, que enviou palavras de solidariedade pelo problema. Batista Jr. Alega a necessidade de mobilização da sociedade vizinha contra o empreendimento, e de não ficar à mercê do parecer do gabinete do prefeito. “Não podemos acatar goela abaixo uma obra que certamente não trará benefícios à região, além de simplesmente trocar o problema para alguns quilômetros adiante do centro, não resolvendo em nada o já caótico trânsito na área central e dos nossos bairros. Nosso bairro é um dos mais bem posicionados em termos de localização dentro da metrópole, mas não para este projeto.” (BATISTA JUNIOR, 2006, p. 2).

Em junho de 2006, foi encaminhado um parecer à consideração da 16ª Promotoria de Justiça da Habitação e Urbanismo da atual Coordenadoria das Promotorias de Justiça Metropolitana de Habitação e Urbanismo – CPJMHU do Ministério Público Estadual, elaborado pelos arquitetos e urbanistas Radamés Teixeira da Silva e Joany Machado, que classifica a linha de argumentação do documento técnico à Promotoria de Justiça da Habitação e Urbanismo em 14 de dezembro de 2005 como “[...] preocupada em *desqualificar* [grifo do autor] o atual terminal e o sítio onde se localiza e em *qualificar* [grifo do autor] o sítio escolhido para o novo terminal e o projeto preliminar para ele desenvolvido.” (SILVA e MACHADO, 2006, p. 2)

O parecer relata que a desqualificação do atual terminal, e sua localização referem-se à falta de acessibilidade das áreas de embarque e desembarque, em plataformas não intercambiáveis, aos congestionamentos causados na área central, falta de especificação das obras de adequação feitas no atual terminal e os motivos pelos quais não atenderiam às necessidades das empresas de ônibus. Não avaliaram o decréscimo de 9.861.874 passageiros / ano em 1996 para 5.112.259 passageiros / ano em 2004, e 377.558 ônibus / ano em 1996, para 277.493 ônibus / ano em 2004, fenômeno significativo na avaliação e / ou planejamento da nova rodoviária. Essa queda de demanda também nos foi relatada por Lott (2007). O documento também desqualifica a atual rodoviária pela falta de faixa de acumulação para

táxis, e “o entorno do atual terminal encontrar-se-ia saturado estratégica e urbanisticamente, em função da instalação de estabelecimentos comerciais formais e informais (?), da ocupação por população de rua (?), pela expressiva confluência de transeuntes (?) e, sobretudo, pelos congestionamentos freqüentes, resultando um processo de degradação progressiva que nem medidas de revitalização da Praça da Rodoviária e de ampliação do aparato policial (?) foram capazes de resolver;” (SILVA e MACHADO, 2006, p. 3).

No referido parecer, há o relato de entrevistas alguns comerciantes alegam a possível queda de faturamento nos períodos de férias e feriados, mas acreditam que a revitalização da área poderia amenizar os efeitos negativos. Consta, ainda, que usuários do terminal temem a sua transferência e defendem a revitalização da área pelo fato de ser uma referência histórica para a população.

Outra polêmica surgida foi a audiência pública para a licença prévia – LP da nova rodoviária, realizada no dia 28 de dezembro de 2005 pelo Conselho Municipal de Meio Ambiente – COMAM. Os presentes manifestaram-se ressentidos, pela falta de consulta prévia a um a um assunto que lhes dizia respeito e questionaram, a localização proposta para a construção do novo terminal que tinha como propósito tirar a rodoviária do Centro e ficaria a apenas quatro quilômetros do centro da cidade. Gouveia (2007) considera que só o fato de se tirar a atual rodoviária do Centro já é um ganho para a cidade, pois entende que a mudança já deveria ter sido feita. Segundo o professor, a atual rodoviária da forma como está hoje, atende relativamente bem à demanda da cidade, apesar de precisar de algumas adaptações. O maior problema, segundo seu ponto de vista, é o fato de estar localizada na área central da cidade, atraindo tráfego pesado de ônibus e trânsito que congestionam ainda mais a região, principalmente pelo fato de o terminal não possuir pátio de estocagem para permitir maior fluidez nas operações. Quanto à distância de apenas quatro quilômetros ao Centro, questionada pela comunidade vizinha na audiência pública de 28 de dezembro de 2005, considera razoável, apesar de julgar que um terminal rodoviário inter-municipal, inter-estadual e até internacional em Belo Horizonte estaria mais bem localizado nas proximidades do Anel Rodoviário, para permitir que o passageiro de longa distância já tome logo o seu destino, sem precisar de deslocamentos desnecessários. Lott (2007) já argumenta que a BHTRANS não poderia onerar os passageiros com esta alternativa, pois os obrigaria a gastos exorbitantes com táxi. Quanto ao dimensionamento do edifício, mostrou dados obtidos junto ao DER que permitiram observar que a demanda por transporte rodoviário caiu muito nos últimos anos, e que o mesmo foi feito com base em fontes estatísticas. Meyer (2007), Lott (2007) e Batista Neto (2007) são unânimes quanto à inadequação das instalações do atual terminal, por não ser

compatível com os novos tamanhos dos ônibus, pela falta de acessibilidade a pessoas com mobilidade reduzida e de condições técnicas de operação. Meyer (2007) relata o estudo detalhado feito junto com a BHTRANS, não só do local onde será implantado o novo terminal, como de todo o percurso do Centro ao bairro.

Por sua vez, Silva e Machado (2006) inferem em seu parecer enviado ao Ministério Público em manifestação contra a nova rodoviária, que não foram esgotadas todas as alternativas técnicas para a retirada da atual rodoviária do Centro da cidade. Seu parecer integra um conjunto de manifestações por parte da comunidade local, que mantém um grupo de discussões sobre os problemas da população. Esse grupo é liderado pelo Major Ernani, engenheiro, com a participação de líderes comunitários, arquitetos, urbanistas, políticos, instituições, etc., que se manifestam através de jornais locais, reuniões semanais e um mural afixado no muro da casa do Major. As reuniões são abertas à participação de qualquer pessoa, e têm como foco, o combate à violência. Nas suas discussões, a implantação da nova rodoviária é combatida por vizinhos que temem a atração de prostituição e violência para o local, aumento do tráfego de veículos em uma região que já é considerada congestionada, desvalorização imobiliária e remoção de moradores das Vilas Calafate e Amizade. Quando foi proposta pelo MOMTI a localização da nova rodoviária naquela região, a mesma ainda não era ocupada.



Figura 11 – Delimitação da Vila Calafate sobre vista aérea

Fonte: PBH / Urbel

Quanto ao dimensionamento do projeto da nova rodoviária, criticada por ser quase do mesmo tamanho da antiga, Lott (2007) argumenta que houve uma redução brusca na demanda por transporte rodoviário. Atribui este fato a várias razões, como, por exemplo, ao aumento do número de pessoas com veículo próprio, à maior oferta de opções de viagem nas cidades de médio porte, cujos moradores antes precisavam vir à capital para chegar aos seus destinos, às facilidades e promoções do setor aéreo, etc.

Mas os conflitos para o licenciamento ambiental da nova rodoviária de BH começaram pela polêmica da sua municipalização. Em maio de 1997, foi criado o Fórum Permanente de Defesa da Rodoviária, em audiência pública, na CMBH, formado por representantes de comerciantes, camelôs, vereadores e representantes da prefeitura, com o objetivo de se manifestarem contra a venda da rodoviária pelo governo do estado.

“Enquanto representantes dos camelôs e trabalhadores da economia informal pedem o deslocamento para o ‘shopping’ dos ambulantes ilegais, a Regional Centro-Sul gostaria de ‘limpar’ o Centro dos camelôs, enviando os licenciados para o prédio e outros lugares.” (ARAGÃO, 1999, p.30).

Wagner Caetano, então administrador da Regional Centro-Sul argumentou que o projeto faria parte da proposta de revitalização do centro da cidade. Já o presidente da Associação de Comerciantes do Hipercentro, Pedro Bacha, questionou o que sobraria para o comércio sem a rodoviária no Centro, tão esquecido.

Respostas de pessoas ao Jornal Estado de Minas de 05/08/1999, p.29, à pergunta: vale a pena tirar a rodoviária do Centro?

“Não gosto da idéia de tirarem a rodoviária do Centro. A localização aqui é boa, todo mundo já conhece e o acesso é fácil. Se mudasse para outro bairro, para mim, que moro no jardim Guanabara, ficaria mais difícil. Do jeito que está, tá bom. Shopping para camelôs e estação para ônibus também não me agradam. Tem que continuar sendo rodoviária.” Néilson Nascimento Martins, 72 anos, aposentado. (GARCIA, 1999, p.29).

“Acho que essa mudança não vai dar certo. O acesso no Centro é melhor e a gente pega um ônibus só para chegar até a rodoviária. Eu inclusive trabalho aqui, como vendedora em uma loja. Para quem chega de fora, já é complicado andar na cidade, imagina se a rodoviária for para outro bairro. Quanto ao shopping popular, ninguém vai vir comprar aqui.” Elaine de Fátima rosa, 27 anos, vendedora. (GARCIA, 1999, p.29).

“Seria uma ótima opção, uma vez que ele já não comporta mais a demanda, principalmente na época de festas, quando fica tumultuada. No Calafate, acho que teria pouca

saída para os ônibus. O melhor seria desativar o aeroporto da Pampulha e colocá-la lá. A região dá acesso a todas as rodovias. Mas é preciso pensar num projeto para o futuro.” Carlos Antônio Rosa, 28 anos, vendedor autônomo. (GARCIA, 1999, p.29).

Acho uma boa a saída da rodoviária do Centro, mesmo porque moro no Prado e se ela fosse instalada no Calafate, seria ótimo para mim. A criação de um shopping seria uma ótima, uma vez que as pessoas precisam de chance para trabalhar, assim como a estação, que desafogaria o trânsito das linhas metropolitanas no Centro. O que vier para melhorar está bom.” Ednéia Batista de Assis, 31 anos, empresária. (GARCIA, 1999, p.29).

A retomada da idéia por parte da PBH pressupunha a sua municipalização, que não foi um processo simples, pois envolvia diversos interesses. Em 18 de maio de 1999, o Jornal Estado de Minas anunciava a reação contra a venda da atual rodoviária pelo então governador Itamar Franco, cujo objetivo era privatizá-la.

4.3.3 Audiências públicas e participação

Em 21 de dezembro de 2005, o Conselho Municipal do Meio Ambiente - COMAM tornou publico, no Diário Oficial do Município, a realização de audiência pública para a discussão do empreendimento “Novo Terminal Rodoviário de Belo Horizonte”, no dia 28 de dezembro de 2005, de 19:30 às 21:30 horas, no auditório do Centro Federal de Educação Tecnológica de Minas Gerais – CEFET - MG, no Bairro Nova Suíça.

Nos anexos II e III, encontram-se as cópias dos folhetos de divulgação do empreendimento para a audiência pública.

A notícia foi também veiculada pelos principais jornais da cidade: Estado de Minas, O Tempo, Hoje em Dia e Diário da Tarde. A síntese das matérias pode ser vista no Quadro II, do anexo I.

A reunião foi coordenada pelo Presidente do COMAM, o Secretário Municipal de Políticas Urbanas, Murilo Valadares e pela Secretária Municipal Adjunta de Meio Ambiente e Presidente suplente do COMAM, Flávia Mourão, e contou com a presença dos vereadores Sílvia Helena, Pastor Carlos, Neusinha Santos, Maria Lúcia Scarpelli. Foi ressaltada a importância da presença dos vereadores.

Após expor as regras para o debate e delimitar os tempos para a manifestação do solicitante da audiência pública, do coordenador, do empreendedor, da equipe responsável

pelo EIA/RIMA e da comunidade, o coordenador esclareceu que a audiência pública é de caráter público e informativo e que visava oferecer subsídios para que a equipe técnica da SMAMA pudesse fazer um parecer ouvindo a comunidade. Mas esclareceu que a deliberação é do COMAM. É o COMAM quem toma as decisões. Apesar de não ser deliberativa, audiência pública oferece muito subsídio ao COMAM.

Foi então iniciada a exposição pelo assessor da presidência da BHTRANS, Ricardo Lott, que expôs a localização do empreendimento que denominou “Nova Rodoviária”, com as suas principais articulações viárias e a estrutura básica do projeto. Defendeu a sua localização sob o argumento de ser atendida por “um sistema viário bastante significativo”, sua proximidade com estações de integração de ônibus e metrô, no caso, a linha 1, Eldorado-Vilarinho. Justificou a escolha do local também por resultar de estudos que vêm sendo debatidos por técnicos há de mais de trinta anos, todos apontando para a mesma solução. Argumentou a Lei de Parcelamento Ocupação e Uso do Solo de BH

“[...] com base nesses estudos já indicou essa região da Vila Amizade e Vila Calafate como a área mais propícia para a instalação de um terminal rodoviário e culminou então em 2002 com um convênio assinado entre o Estado e a Prefeitura para então desenvolver os serviços, os trabalhos necessários para a implantação do novo terminal, ficando nesse período a prefeitura incumbida de administrar o atual terminal [...]” (BELO HORIZONTE, 2005, p. 457).

Em seguida, o consultor de transportes da empresa J A Empreendimentos, que fez o EIA / RIMA, o engenheiro Osias Baptista Neto, falou sobre a parte de tráfego da rodoviária, explicando os trajetos dos ônibus para chegar e sair do terminal, sua facilidade de deslocamento pela proximidade do Anel Rodoviário e a concentração do tráfego apenas nas principais avenidas, sem ligação com o centro da cidade. “A gente fez um cálculo, aí só para vocês verem como foi calculado. Nós calculamos todas as viagens de ônibus que são realizadas hoje no terminal atual, as perspectivas de crescimento.” (BELO HORIZONTE, 2005, p.459).

Baptista Neto então passou a palavra a Márcia Nogueira, membro de sua equipe que foi responsável pela parte ambiental do EIA /RIMA.

Márcia expôs os impactos ambientais que a equipe admitiu, analisou e achou que fossem acontecer em cada fase: a da implantação – fase da obra, e depois a fase da inauguração, quando o terminal estiver implantado. Esclareceu as etapas a serem cumpridas pelo processo de licenciamento ambiental de um empreendimento, e que a

audiência pública seria o primeiro passo, o de apresentar e discutir a proposta com a comunidade. Explicou também que foi assinado um convênio pelo sistema BOT, onde a BHTRANS fará uma licitação, na qual a empresa vencedora fará a construção e operação do terminal por 25 ou 30 anos, conforme for definido no edital. Cumprido o prazo de concessão, a rodoviária será devolvida para o Estado, ou renovado o contrato.

Listou como prováveis impactos a geração de esgoto sanitário e de resíduos sólidos proveniente das obras. Citou também a geração de poluição sonora, atmosférica e visual devido à movimentação de terra, confecção da alvenaria, fundação e estrutura. Acreditam que haverá aumento da oferta de empregos. Previram a supressão de vegetação e, finalmente, a remoção parcial de moradores da Vila Calafate. Reforçou o alívio no sistema viário do hipercentro. Entretanto, lembrou que “[...] a rodoviária vai ter outro jeito, outra cara.” (BELO HORIZONTE, 2005, p.460).

Declarou que ainda não existe um destino definido para o TERGIP, mas que, para a Prefeitura, fará parte do processo de revitalização do centro da cidade.

Dentre as medidas mitigadoras propostas, estava a realização de um Plano Global Específico – PGE, para adequação dos parâmetros urbanísticos, sociais e jurídicos necessários à consolidação da Vila Calafate, e a realização de um trabalho social para os riscos de aumento da violência urbana.

Após a exposição, 23 pessoas foram inscritas, a maioria delas, representantes de associações, entidades, líderes comunitários, conjuntos habitacionais. Reclamaram que os moradores da região foram esquecidos, dos congestionamentos de trânsito que já enfrentam em horários de pico. Se não resolvem os atuais, como vão equacionar a situação agravada? Alegaram a desconsideração do conflito com outros equipamentos urbanos impactantes já existentes no local, como o CERESP, o EXPOMINAS, o Parque de exposições da Gameleira, os hospitais, as universidades (existentes e que estão sendo implantadas), etc. “Nós somos uma coisa alheia à prefeitura, aos órgãos públicos e tudo.”, reclamava Érica Portela, moradora do bairro Coração Eucarístico, e arremata: “Uma lei de 30 anos atrás não pode ser efetivada agora, porque há 30 anos o local era outro, o tráfego era outro, a população era outra, não era a mesma coisa.” (BELO HORIZONTE, 2005, p.461).

Horácio, também morador do Coração Eucarístico, reclamou da dificuldade de entender os cálculos apresentados, por não serem técnicos da área, “[...] fica muito difícil você analisar um projeto do jeito que ele foi colocado aqui. Então, os dados de impacto, de volume de circulação....Outra coisa foi o que a Érica falou. Se faz uma previsão baseado apenas em um único fato, que seria a rodoviária em si. Na verdade ela está envolvida com uma série de outras questões como o aumento do trânsito, por exemplo.” (BELO HORIZONTE, 2005, p.462). Ressaltou o impacto que o ruído tem sobre a população.

José Roberto Araújo não se limitou aos impactos locais: lembrou que, diante dos 2,2 milhões de habitantes de Belo Horizonte, a reunião estaria sem representatividade, pois a data marcada para a sua realização, entre Natal e Ano Novo, é um período de fuga e êxodo da população de Belo Horizonte. Segundo Araújo, “[...] essa representatividade aqui não pode de forma alguma representar Belo Horizonte ao todo. Eu pediria à mesa por gentileza um novo encontro se este não for suficiente. Um novo encontro, mas com toda Belo Horizonte. E não com uma ninharia de gente que aqui está. ...o empreendedor e outros palestrantes enfatizaram muito a beleza da rodoviária e não a funcionalidade dela.” (BELO HORIZONTE, 2005, p.462-463).

Considera o Calafate uma região central, e relata o receio dos moradores das vilas a serem removidos de terem que arcar com futuros gastos em transporte e seu medo de “virar cidade de Deus”. “Então a rodoviária é desumana que não está preocupada, como disse bem a primeira palestrante, ninguém está preocupado com o morador.” (BELO HORIZONTE, 2005, p.463).

A localização da rodoviária chegou a ser descartada pela vereadora Neuzinha Santos, que concluiu, junto com a comunidade, que o eixo norte-sul seria mais adequado para a implantação do novo terminal, tendo em vista a saturação do eixo leste-oeste e o potencial do eixo norte-sul trazido pelos altos investimentos da Linha Verde, que liga o centro da cidade ao Aeroporto de Confins.

O líder comunitário na região, presidente do Núcleo Popular de Vilas, Favelas e Aglomerados do PPS Belo Horizonte, José Igídio sugeriu duas opções para o destino da população a ser removida: terrenos vazios existentes nas adjacências do novo terminal, ou os imóveis desocupados no centro da cidade. Comentou a sugestão de PGE para a Vila Calafate, obra que já foi conquistada no Orçamento Participativo, reivindicando a sua implementação para a população que vai ficar na Vila. Segundo José Igídio, plano global é papel, e proposta não é intervenção.

William Rosa, da Associação dos Geógrafos Brasileiros e professor da UFMG, alertou para o caráter metropolitano e nacional da rodoviária e reivindicou a disponibilização dos estudos e projetos envolvidos no processo ao público, em meio digital, no próprio portal da PBH, idéia que não foi aceita por parte dos empreendedores.

Ernani Ferreira Leandro, da Associação Nova Suíça e Gameleira, consultor dos moradores das Vilas Calafate e Amizade, mostrou sua preocupação com o ser humano. Insatisfeitos com a falta de resposta do Poder Público, disse, os moradores recorreram ao Ministério Público - MP, para ele, o quarto poder. Segundo Leandro, o MP já recebeu a manifestação da comunidade da região Oeste e ainda estava analisando o seu pleito. De acordo com Leandro, a população está se ressentindo com a ausência do Ministério Público e de consulta a ela sobre assuntos que lhe dizem respeito.

Segundo Elton dos Santos, ex-presidente da Vila Calafate, a maior preocupação dos favelados é com a questão da indenização justa para aqueles que moram ali há mais de dez anos. Para ele, “[...] pobre não invade, ocupa.” Esse também foi o discurso de Lafaiete, presidente da Vila Calafate. Amizade e Adjacências, e membro da Associação do Bairro Gameleira-Nova Suíça. (BELO HORIZONTE, 2005, p.465).

Dentre as polêmicas semelhantes às expostas anteriormente, Regina Maria, presidente da Associação do bairro Alpes e adjacências, Leonina, baixo do aglomerado morro das Pedras e membro da Comissão da BHTRANS da regional Oeste questionou sobre o que seria feito da rodoviária atual.

Maria Josefina, professora aposentada do CEFET colocou a necessidade de se ter a presença do Estado nesse tipo de audiência, em que falta o Ministério Público, por estarem de recesso e, por não saberem dessa audiência, segundo informação do advogado de plantão. Por fim, pediu aos vereadores

[...] que se considere o que nós estamos fazendo em plano diretor. Pacto. A engenheira apresentou a leitura técnica, mas a engenheira não viu a leitura comunitária do lugar. E conforme o pacto de plano diretor é preciso sobrepor a leitura técnica com leitura comunitária para se chegar à conclusão de qual vai ser o projeto para as Vilas Calafate e Amizade.” (BELO HORIZONTE, 2005, p.467).

Por fim, Messias, morador e presidente da Vila São Vicente pelo terceiro mandato, alega que não têm nada contra o empreendimento, que seria bem vindo, e justifica a ocupação do local, dizendo que não houve invasão, mas ocupação com dignidade, pois “a terra tem sua função social”. Pediu que as empresas aproveitassem a mão de obra local na construção da obra.

O Jornal O Tempo, de 10 de janeiro de 2006, p.8, Caderno Cidades estampava a seguinte manchete: “Projeto para construção de novo terminal enfrenta resistência”

Em consequência dessas resistências, após a audiência pública realizada em 28 de dezembro de 2005 para o licenciamento ambiental da nova rodoviária de BH, outros debates se seguiram. A CMBH promoveu audiências públicas e seminários para buscar informações concretas sobre a obra, discutir os impactos do empreendimento na região do Calafate, onde será implantada, assim como avaliar processo de reassentamento de 229 famílias a serem removidos do local. Aconteceram também outros debates, conforme listamos abaixo, da mesma forma que vêm acontecendo, diante da necessidade de se avaliar um projeto que envolve toda a cidade, e cujos impactos, sobretudo, não se limitam a apenas mudanças no sistema de transporte e trânsito.

No portal da CMBH em 02 de abril de 2007, constava a afirmação do vereador Anselmo Domingos (PTC) de que a questão não era uma simples mudança de local, mas deveria envolver planejamento participação da comunidade, e a opinião do o presidente da Comissão de Desenvolvimento Econômico, Transporte e Sistema Viário, vereador Wagner Messias, ‘Preto’ (PFL) de que a discussão deveria “[...] encontrar um ponto de equilíbrio entre necessidade e intenção do Executivo na instalação da nova rodoviária.” (CÂMARA, [200-]).

No dia 25 de maio de 2005, houve reunião na Comissão de Desenvolvimento, Econômico, Transporte e Sistema Viário, onde foi discutida a construção da Nova Rodoviária, no bairro Calafate. O vereador Wagner Messias ‘Preto’ (PFL), presidente da comissão, pleiteava a opinião de moradores do bairro Calafate através de pesquisa, para avaliar os impactos da realização da obra no local e prometia uma visita ao local, junto com o prefeito Fernando Pimentel para debaterem o assunto.

Na reunião foram solicitadas informações sobre o tema aos órgãos públicos. O vereador Anselmo José Domingos, pediu ao Conselho Municipal de Política Urbana (COMPUR) e ao Conselho Municipal de Meio Ambiente (COMAM), relatórios sobre possíveis impactos ao meio ambiente e à cidade. Pediu também à BHTRANS estudos de impacto ambiental e de trânsito de Belo Horizonte.

Em 15 de fevereiro de 2006, o portal da CMBH anunciava a realização de uma Audiência Pública para discutir a implantação da nova rodoviária de Belo Horizonte, na Comissão de Meio Ambiente e Política Urbana da CMBH. A vereadora Neusinha Santos (PT) também solicitou audiência pública. Líder do Governo na Casa, Neusinha tem ampla votação na região.

Em 20 de março de 2006, a CMBH realizou audiência pública na Comissão de Desenvolvimento, Econômico, Transporte e Sistema Viário, uma audiência pública, a pedido do vereador Anselmo José Domingos (PTC), para discutir a construção da Nova Rodoviária e avaliar os impactos da construção na região, a fim de prestar esclarecimentos à população.

O presidente da BHTANS Ricardo Mendanha, presente na audiência, alegou que não haverá aumento significativo do número de ônibus na região, pois com exceção dos veículos de Vitória, todos os outros interestaduais passam pela região, o que representa 80% dos ônibus de viagem. Já o presidente da Vila Calafate e Amizade na Região Oeste, Lafaete Praga alegou falta de informação e de assessoria jurídica, para saberem sobre o processo de remanejamento das cerca de 600 famílias existentes na Vila. Reclamou da impossibilidade de reformarem suas casas, diante da incerteza de seus destinos.

A gerente de Projetos da Regional Oeste, Denise Alvarenga se colocou à disposição, juntamente com a Urbel, para esclarecer as dúvidas dos moradores.

O vereador Wagner Messias 'Preto' (PFL) esclareceu que os vereadores iriam acompanhar as próximas etapas do projeto. O vereador Preto (PFL), presidente da Comissão deixou clara a posição de vigilância dos vereadores quanto aos próximos passos do projeto.

Em 22 de março de 2006 aconteceu um Debate Público na Escola de Arquitetura da UFMG.

No dia 11 de maio de 2006, a CMBH promoveu um seminário para discutir a construção da Nova Rodoviária de BH, por iniciativa do vereador Anselmo José Domingos (PTC) e apoio dos demais membros da Comissão de Desenvolvimento Econômico, Transporte e Sistema Viário, com o objetivo de esclarecer o assunto para a comunidade. A Comissão de Desenvolvimento Econômico, Transporte Sistema Viário conduziu o debate, que teve a participação de diversos segmentos da sociedade contra e a favor da obra, como representantes da BHTrans, do Crea-MG, IAB – Instituto dos Arquitetos do Brasil, professores universitários de arquitetura e engenharia, Urbel – Companhia Urbanizadora de Belo Horizonte, além de moradores da região do Calafate. As principais divergências entre técnicos e representantes da Prefeitura relacionaram-se à remoção das 229 famílias das vilas Calafate e Amizade, para a locação do terminal.

De acordo com o vereador Preto, quando o edital para a construção da nova rodoviária for publicado, entrará com liminar contra o projeto, devido à [...] falta de obras viárias na região e inexistência de levantamentos sobre os impactos nas vizinhanças”. (CÂMARA, [200-]). Audiência pública de 11 de maio de 2006.

Dentre os participantes do seminário, estavam o engenheiro civil Odair Santos Júnior, o economista do Núcleo de Estudos e Pesquisas da Agenda 21 (Nepal), João Bosco Rodrigues e o presidente da Central de Ong’s, Serviços e Entidades Populares de MG (Consep 125), Ernani Ferreira Leandro.

Ricardo Lott, da BHTRANS aproveitou a oportunidade para deixar claras as intenções da prefeitura: “O projeto integra uma série de ações desenvolvidas pela Prefeitura para a revitalização da região central de BH”. Citou, como exemplo, as obras realizadas na Praça 7, na Praça da Estação, nas ruas dos Carijós e dos Caetés, entre outras. Informou que mil ônibus circulam diariamente pela área central da cidade. “Com a mudança da rodoviária para o Calafate, será possível descongestionar o trânsito no hipercentro”. (CÂMARA, [200-]). Audiência pública de 11 de maio de 2006.

O vereador Anselmo José Domingos (PTC), pediu à BHTrans a lista de empresas de ônibus que passam pelo novo local, devido à informação divulgada no Seminário de que 80% dos ônibus já circulam pela área.

Em 10 de abril de 2007, na audiência pública da Comissão de Transporte, Comunicação e Obras Públicas da Assembléia Legislativa de Minas Gerais, promovida para debater a construção da nova rodoviária de BH, por solicitação do deputado Gustavo Valadares (DEM), foram defendidos pelo presidente da CMBH Totó Teixeira, maiores investimentos para o metrô. Teixeira, assim como deputado Gustavo Valadares (DEM), discordam da solução do Executivo, pois acreditam que a mudança do terminal para o bairro Calafate, na região Oeste da capital, irá apenas transferir o problema de congestionamento do Centro para os bairros Calafate, Prado e Padre Eustáquio, não preparados para receber o novo volume de tráfego.

O presidente da Câmara se posicionou favorável à transferência da rodoviária para outro local, desde que fosse elaborado um projeto mais amplo para Belo Horizonte, como por exemplo, a construção do rodo-anel, que descentralizaria os terminais, encaminhando os passageiros de cinco pontos da cidade para o metrô.

A nova rodoviária também foi objeto de debate na CMBH. No dia 17 de abril de 2007, ocasião em que aconteceu audiência pública da Comissão de Desenvolvimento Econômico, Transporte e Sistema Viário sobre assunto, no plenário Helvécio Arantes, solicitada pelo

vereador Anselmo José Domingos (PTC), com o objetivo de averiguar o projeto e saber sobre o destino prédio da área central. A Comissão quer que as condicionantes definidas pelo (Conselho Municipal de Meio Ambiente) na licença concedida COMAM para a obra, em fevereiro de 2006 sejam cumpridas.

A ocorrência de impactos que a transferência da rodoviária irá provocar na região Oeste da cidade foi uma unanimidade entre os vereadores. “Eu me preocupo, porque o trânsito no local é muito congestionado, principalmente nas avenidas Silva Lobo e Rua Platina”, disse a vereadora Luzia Ferreira (PPS).

O presidente da Comissão de Desenvolvimento Econômico, Transporte e Sistema Viário, vereador Wagner Messias, ‘Preto’ (PFL), morador há 47 anos na região, disse que a vizinhança é contra ao empreendimento. Na sua opinião, a Prefeitura não atendeu às determinações do Estatuto da Cidade, por ter aprovado a obra sem o Estudo de Impacto da Vizinhança.

No dia 26 de abril de 2007, foi agendada plenária pública pelo presidente da associação do bairro Nova Suíça, Ernani Ferreira Leandro, na Escola Estadual Maurício Gurgel, na avenida Amazonas, para discutir a situação dos moradores da região e os possíveis impactos da construção da nova rodoviária.

No dia 22 de maio de 2007, Moradores das vilas Amizade e Calafate, da região Leste da cidade, participaram de uma audiência pública na Câmara Municipal para discutir a situação das famílias que moram no local onde será implantada a nova rodoviária de BH. A audiência foi solicitada pelo vereador Wagner Messias ‘Preto’ (DEM), presidente da Comissão de Desenvolvimento Econômico, Transporte e Sistema Viário, que alegou que o Executivo não apresentou o Estudo de Impacto sobre a Vizinhança (EIV) exigido pelo Estatuto das Cidades. “É preciso saber como esta construção vai atingir os moradores daquela região. Não se pode construir uma rodoviária em um lugar onde cerca de 2 mil ônibus e de 5 mil carros irão circular por ali, diariamente.” (CÂMARA, [200-]).

Segundo Messias, a audiência foi o início de um debate que visa avaliar a situação dos moradores e o impacto que a obra vai causar no trânsito da vizinhança. “Achamos que o Executivo pode encontrar outros locais mais adequados para a construção do novo terminal”. (CÂMARA, [200-]). Audiência pública de 22 de maio de 2007.

O líder comunitário, Elton Santos Moura, presidente da Associação de Moradores da Vila Calafate argumentou que os moradores querem apenas defender os seus direitos. “Lutamos por uma indenização justa, precisamos conversar com os [responsável] sic pela

construção da nova rodoviária e sabermos de cada morador quanto ele gastou na construção do imóvel”. (CÂMARA, [200-]).

A Diretora de Planejamento da Companhia Urbanizadora de Belo Horizonte (Urbel), Maria Cristina Fonseca Magalhães, lembrou que foram feitas várias reuniões com os moradores para conhecimento dos critérios adotados pelo Executivo em casos de remoção e assentamento de populações. (CÂMARA, [200-]).

Informou, ainda, que o Plano de Diretriz de Remoção e Assentamento prevê três situações: na primeira, famílias com renda muito baixa serão transferidas para conjuntos habitacionais, construídos pelo município; no segundo, famílias com imóveis com valor estimado em até R\$ 15.000,00 serão reassentadas pelo Programa de Assistência Social (PROAS), do governo federal; e as famílias cujos imóveis têm valor superior a este teto receberão a indenização em espécie.

Foi sugerido também um plebiscito, o que não ocorreu.

Diante do exposto acima, percebemos que a audiência pública para a licença prévia – LP da nova rodoviária, realizada no dia 28 de dezembro de 2005 pelo COMAM, provocou bastante polêmica. Os presentes manifestaram-se ressentidos, pela falta de consulta prévia a um assunto que lhes dizia respeito e questionaram, a localização proposta para a construção do novo terminal a apenas quatro quilômetros do centro da cidade. Criticaram o seu dimensionamento, quase do mesmo tamanho do antigo, também no Centro, reclamaram da ausência do Ministério Público na reunião e propuseram um plebiscito para decidir sobre a sua implementação, o que não ocorreu. Outro fator criticado foi o dia marcado para a audiência: no período entre Natal e Ano Novo, quando a maioria das pessoas viaja.

Ao analisar o caso, verificamos que a audiência pública realizada para o licenciamento prévio da nova rodoviária cumpriu a legislação específica para a sua efetuação⁵⁵, conforme entendimento da Procuradoria Geral do Município, exposta no capítulo 3, e esclarecimentos prestados durante a reunião, conforme expusemos acima, pois a mesma não dá o poder de decisão à população. O seu caráter é apenas informativo - para que a população conheça e discuta o projeto, com seus impactos positivos e negativos - e consultivo - com o

⁵⁵ Regulamentação da Audiência Pública: Federal: RNs CONAMA n. 001/86 e n. 009/87; Estadual: DN COPAM – 12/94; Municipal: Lei 7.277/97, Lei 4.253/85 e DN 39/02.

objetivo de levantar o problema e ouvir reivindicações para auxílio nas decisões, que não serão necessariamente atendidas.

Daí veio nossa dúvida conceitual da relação entre o instrumento EIV, proposto pelo Estatuto da Cidade, e os estudos de impactos de vizinhança feitos nos moldes da tradicional metodologia de impactos ambientais, EIA/RIMA. Sentimos a necessidade de compreender melhor os aspectos técnico-jurídicos do instrumento EIV e sua relação com o EIA/RIMA, tendo em vista que estas diferenças são argumentos que podem ser utilizados nas decisões políticas. O Art. 77 do Plano Diretor de Belo Horizonte – PDBH/96 diz: “Para a implementação de programas urbanísticos de políticas setoriais, devem ser criados mecanismos que permitam a **participação** dos agentes envolvidos em **todas as fases do processo**, desde a elaboração até a implantação e a gestão dos projetos a serem aprovados. [grifo nosso]. Na sua Subseção da Política Urbana, o Art. 10, inciso IV, estabelece: “evitar que esta Lei e a de Parcelamento, Ocupação e Uso do Solo sejam instrumentos normativos rígidos e elaborados sem considerar os agentes e os processos que atuam na dinâmica do Município e na vida dos cidadãos;”.

Na Audiência Pública para o licenciamento ambiental do novo terminal rodoviário de Belo Horizonte, em 28 de dezembro de 2005, a comunidade manifestou-se ressentida, pela falta de consulta prévia a um assunto que diz respeito a ela e pela ausência do Ministério Público na reunião. Foi questionada a localização proposta para a sua construção e sugerido um plebiscito para decidir sobre a sua implementação. Alguns vizinhos ao empreendimento reclamaram das remoções de residências e comércios a serem feitas, outros dos impactos negativos esperados, provenientes do trânsito, poluição e violência.

Amaral (2007) considera que uma audiência pública não expressa necessariamente a opinião da sociedade. Um determinado grupo de interesse pode levar até caravanas para a audiência, sem que isso expresse o desejo da comunidade. Considera que no Brasil, a expressão da vontade coletiva é resolvida através da democracia representativa, vereadores, deputados. No OP faltam informações, para que se tenha mais segurança para decidir.

Na tentativa de refletir sobre essas questões, é que fazemos, no próximo item, uma comparação entre as questões avaliadas na elaboração EIA/RIMA para a licença ambiental da Nova Rodoviária de BH, com as variáveis de análise propostas pelo EIV, no Estatuto da Cidade.

Quanto à questão da participação convencional, ou seja, através das audiências públicas, o Quadro 2 nos mostra que, dos 82 empreendimentos de iniciativa do Poder Público

Municipal licenciados, em apenas 9 foram realizadas audiências públicas, ou seja, em menos de 11%. Dos 9 empreendimentos, 6, ou seja, 67% tiveram a SUDECAP como empreendedora. As demais audiências públicas ocorreram na mesma proporção entre os outros órgãos – 11% para cada um, o que demonstrou uma predominância maciça de realização de audiências públicas nos empreendimentos licenciados pela Superintendência de Desenvolvimento da Capital – SUDECAP. Fato curioso é que as obras da SUDECAP são as de infra-estrutura, como obras viárias, de pavimentação e drenagem, apontadas por Amaral (2007) como urgentes e necessárias, portanto, supostamente pouco polêmicas para se submeterem a audiências públicas. No entanto, a discussão pode ser devido à dependência que as mesmas têm em relação a questões fundiárias, como desapropriações e parcelamentos de terrenos indivisos, e, por outro lado, pelos impactos que essas obras geram no seu entorno, em função da valorização pelo aumento de acessibilidade, ou pela desvalorização, devido ao aumento de trânsito, poluição e barulho, dentre outros.

QUADRO 2

Empreendimentos de impacto de iniciativa do poder público municipal de Belo Horizonte para o licenciamento dos quais foram feitas audiências públicas

EMPREENHIMENTO	DATA DA LICENÇA PRÉVIA	EMPREENDEDOR
1-Central de Tratamento de Resíduos Sólidos Capitão Eduardo	24 fev 1999	SLU
2-Projeto avenida Pedro II – complexo viário	15 mar 2000	SUDECAP.
3-DRENURBS	11 mar 2003	SUDECAP.
4-Conjunto Habitacional Via Expressa	11 dez 2003	Urbel
5-Alargamento da avenida Antônio Carlos	07 jan 2004	SUDECAP.
7-Revitalização e alargamento da avenida Vilarinho	11 mai 2005	SUDECAP.
6-Novo Terminal Rodoviário de BH	28 mai 2005	BHTRANS
8-Linha Verde Boulevard Arrudas	05 jul 2005	SUDECAP.
9-Linha Verde – interseções na avenida Cristiano Machado	07 jul 2005	SUDECAP.

Fonte: Elaborado pela autora com base nos dados da PBH / SMAMA / GEXMA

4.3.4 EIA/RIMA ou EIV: limites e possibilidades para a “ciência cidadã”

Para o licenciamento ambiental de um empreendimento de impacto - “[...] aqueles, públicos ou privados, que venham a sobrecarregar a infra-estrutura urbana ou a ter repercussão ambiental significativa” - (PREFEITURA DE BELO HORIZONTE, [200-]g, p.1) em Belo Horizonte, passa-se por uma série de etapas previstas em leis. De acordo com o Art. 3º da Lei municipal n. 7.277 de 17 de janeiro de 1997, que instituiu a licença ambiental no município,

A Licença ambiental será outorgada pelo COMAM, mantidas as demais licenças legalmente exigíveis; Parágrafo único – A outorga da Licença ambiental será precedida da publicação de edital – explicitando o uso pretendido, o porte e a localização – em órgão oficial de imprensa e em

jornal de grande circulação no Município, com ônus para o requerente, assegurando ao público prazo para exame do pedido, dos respectivos projetos e dos pareceres dos órgãos municipais e para apresentação de impugnação, fundamentada e por escrito. (PREFEITURA DE BELO HORIZONTE, [200-] g, p.2).

Nos casos em que o COMAM julgar necessário, é feita audiência pública, para informar à população sobre os impactos urbano-ambientais previstos para o projeto em questão, e discutir o Relatório de Impacto Ambiental – RIMA, que, conforme descrevemos no capítulo três, é uma versão simplificada do EIA em linguagem acessível à população em geral. A convocação da audiência pública deve ser ampla e oficialmente divulgada com cinco dias de antecedência, no mínimo. As licenças expedidas pelo COMAM são: a LP, que é obtida na fase preliminar do planejamento da atividade, a Licença de Implantação – LI, que autoriza o início da implantação, e a Licença de Operação – LO, que autoriza o início da atividade licenciada. Portanto, trata-se de um processo longo e dispendioso, e, em muitos casos, naqueles em que os impactos são fundamentalmente urbanísticos, há um desperdício de tempo e mão de obra altamente especializada, com a análise de fatores através de uma metodologia cuja concepção foi mais específica para licenciamento de indústrias, originada da sua visão mais restrita de meio ambiente, ou seja, a ecológica.

Dáí vem a necessidade de conciliação entre as questões urbanas e as ambientais, sugerida no capítulo dois, para a integração entre planejamento, legislação e gestão urbano-ambiental. Os conceitos de *polis*, cidadania e república discutidos nesse mesmo capítulo, estão diretamente associados à idéia de fazer valer os princípios democráticos constitucionais e do Estatuto da Cidade, para tornar legítimas as decisões sobre o ambiente urbano. No nosso entendimento, o caminho para que a avaliação ambiental tenha a legalidade necessária para o compartilhar o meio ambiente e a legitimidade característica da *polis*, lugar do exercício da política e da cidadania, é o resgate da cidadania através da participação social e desenvolvimento do poder local.

Com base nas idéias acima e em que o desenvolvimento do poder local está diretamente relacionado a vizinhanças, levantamos a hipótese de que o EIV poderia ser um instrumento propulsor de maior participação e daria força às possibilidades levantadas. Em Belo Horizonte, O EIV é considerado como incluído na legislação de licenciamento ambiental, pelo fato de a mesma exigir o EIA para licenciar empreendimentos de impacto, que, por sua vez exige estudo de impacto de vizinhanças. Esta interpretação implica que o

EIV está contido no EIA e nos levou ao questionamento de suas diferenças, comparando seus limites e possibilidades.

Amaral (2007), Secretária Municipal Adjunta do Meio Ambiente de Belo Horizonte, da mesma forma que Augustin (2007), entende que o conteúdo do EIV está todo incluído naquilo que seria teoricamente um EIA. Augustin (2007) acrescenta que o EIA é um instrumento muito amplo e completo.

Embora o estudo de ambos instrumentos que fizemos no capítulo três nos tenha conduzido de certa forma nesse sentido, devemos lembrar que os dois instrumentos vieram de trajetórias diferentes: a concepção do EIA/RIMA baseou-se em uma legislação ambiental que incorporava o fenômeno urbano apenas para as indústrias, aliás, sua essência era “anti-urbana”, conforme expressa Fernandes (2002) no capítulo dois, e o EIV, instrumento proposto pelo Estatuto da Cidade, que, por sua vez, regulamenta os artigos 182 e 183 da CEF-88, tem sua história originada nos movimentos sociais urbanos.

Segundo Amaral (2007), em Belo Horizonte são feitas adaptações ao EIA, inclusive, incluindo muitas análises que não são exigências da legislação nacional, respeitando as hierarquias do sistema do qual faz parte, em função da realidade do município, que não tem mais área de expansão e, portanto, sujeita qualquer intervenção feita no município, a impactos sobre vizinhança urbana devido ao fato de trabalharmos com a “intensificação de ocupação”. De acordo com a Secretária, o procedimento que é feito em Belo Horizonte hoje, que é chamado de Estudo de Impacto Ambiental, é, na realidade um grande Estudo de Impacto de Vizinhança que agrega outros valores ditos ambientais. Portanto entende que a proposta do EIV está inserida no EIA. Informa que, parte das análises que a PBH acrescentada aos EIAs, e que não está contida na legislação do Estado e nem da União está sendo passada para o EIV. Esta parte é justamente a parte em que os impactos identificados são mais na circulação, transportes, nos equipamentos urbanos, como demanda por escolas, posto de saúde, impacto de paisagem, estes últimos, discutidos mais efetivamente dentro do Conselho de Patrimônio, portanto, a realidade de Belo Horizonte tem que considerar esta estruturação.

Quanto ao “desperdício” de energia de técnicos para analisar complexos EIAs de empreendimentos predominantemente urbanos, Amaral (2007) relatou que, com a criação do instrumento EIV, a PBH já adotou uma postura de reformulação de sua estrutura, exigindo outra equipe para a análise do EIV, certamente, multidisciplinar, a ser feita por uma outra instância da PBH.

Em relação à interação entre órgãos da PBH para a análise dos empreendimentos de impacto, tendo em vista que os impactos dizem respeito à cidade, a Secretária julga necessária a participação de todos os órgãos que lidam com a gestão urbana. Diz que a SMAMA coordena o gerenciamento dos licenciamentos ambientais, porque ela tem esta atribuição legal, mas não pode ser considerada independente e soberana, para decidir sobre todas as políticas urbanas da cidade. Então, completa, são trazidos para a SMAMA os outros órgãos que trabalham com o urbano: a Secretaria de Regulação Urbana, que considera a mais importante, a BHTRANS, a SUDECAP, SLU, a Secretaria de Saúde, Urbel, Secretaria de Habitação e outras que forem necessárias. Estes órgãos participam mais como viabilizadores dos empreendimentos através de condicionantes que impõem do que da decisão se vão ser feitos ou não, pois na opinião da Secretária, a princípio, todos os empreendimentos podem ser feitos: a questão é **como** podem ser viabilizados. Define como grande instrumento para decidir se o empreendimento pode ou não ser feito, a Lei de Uso e Ocupação do Solo, o que consideramos um argumento técnico-científico, que caracteriza a legalidade da gestão, não necessariamente sua legitimidade.

Vemos, aí, uma postura diferente da adotada no exemplo citado por Augustin (2007), na Inglaterra, onde o Estado propôs a construção de uma represa, que foi sumariamente rejeitada pela população, e o empreendimento não foi feito, mesmo sob os argumentos de que traria benefícios e empregos. Segundo a professora, na idéia conceitual do EIA/RIMA, está pressuposto um processo **contínuo** de instrumentalização para se chegar à escolha do projeto. No Brasil, o projeto é feito sem ter sido discutido o seu EIA/RIMA, cujo pressuposto é a discussão da **idéia**. Para ela, o conceito da lei é uma coisa e a base administrativa de implementação da lei é outra. Nesta perspectiva, Augustin (2007) acrescenta que uma das críticas feitas ao EIA/RIMA é que, para a sua execução, necessitam, inicialmente, de investimentos muito grandes, como, por exemplo, a compra do terreno.

Menegassi e Osório (2000), enfatizam que, na prática, os EIAs não têm apresentado alternativas de localização dos empreendimentos, relacionando-os com o EIV e, segundo as autoras, o EIA é classificado como instrumento de informação prévia e auxílio à decisão, com predominância de sua função técnica, diferente da configuração de participação social nas decisões, prevista no Estatuto da Cidade.

Augustin (2007), da mesma forma que Amaral (2007) entende que o EIV está contido no EIA, postura adotada pela SMAMA. Augustin (2007) defende que os princípios do EIA/RIMA, são tão democráticos quanto os do EIV. A diferença que vê, não é na concepção

do instrumento, que, conforme já descrevemos, teve sua origem participativa em países de primeiro mundo, mas na forma como é aplicado. Muitas vezes há uma grande distância entre os conhecimentos e teorias gerais de países de primeiro mundo e a realidade brasileira, como vimos no exemplo acima.

Amaral (2007) enxerga como dificuldade da gestão pública, lidar com o interesse público, identificar quais são as populações com quem partilhar as decisões e que tipo de informação elas têm, para exercer esta função. Receia submeter todos os tipos de atividades à deliberação pública, por isto buscam o maior número possível de informações, para “não errarem na decisão.” Alega que os empreendimentos públicos só são licenciados, caso seja demonstrado benefício para a maior parte da população. Outro argumento que usou quanto à consulta pública, é o risco de só se manifestarem aquelas pessoas que, de alguma forma têm ou não têm interesse no empreendimento. Augustin (2007), já pensa que as pessoas sabem o que querem no seu bairro, e não exclui a “ciência cidadã” de Boaventura de Sousa Santos das avaliações para licenciamento ambiental. Concordamos com Augustin (2007), e entendemos que o papel do Estado é o de viabilizar tecnicamente a vontade do povo, para que a gestão democrática participativa se efetive.

Para Amaral (2007), uma das dificuldades encontradas pela SMAMA, que é um órgão municipal, é ter que discutir os empreendimentos com as pessoas da própria prefeitura, pois é necessária uma visão crítica, que nem sempre é bem vista. Cada um tem a sensibilidade maior para aquilo com que trabalha. Cita como exemplo, a visão do setor de planejamento de que a flexibilização de usos é uma vantagem em relação à diminuição de deslocamentos, já, em termos ambientais, a mistura do uso residencial com o não residencial gera impactos na vizinhança, diretos e indiretos, às vezes, imprevisíveis. Defende as obras públicas geralmente como obras urgentes, que sempre recebem críticas, mas no sentido de não ser possível complementá-las por outras obras necessárias, mas que não têm a mesma urgência.

Amaral (2007) considera que a discussão em torno do licenciamento de empreendimentos públicos gira mais em torno das melhorias que poderiam ser agregadas ao local, pois, via de regra, são melhorias, e quem participa são as pessoas que são chamadas, ou que já estão envolvidas no assunto ou já têm uma história de participação, além daqueles que estão diretamente afetados. Relata que a participação acontece espontaneamente, de forma reivindicativa e estimulada pela PBH embora considere que deva acontecer pelo “sentimento” das pessoas, espontaneamente. Concorda que, nas cidades grandes, as pessoas tendem a se considerar exógenas ao processo e não se apropriam da “coisa pública”.

Cita como exemplos mais recentes de licenciamento ambiental de obras públicas em que a participação da sociedade civil foi mais significativa o da Nova Rodoviária e o da Linha Verde. No caso da rodoviária, temos dois grupos: os que serão mais imediatamente afetados, os que serão desapropriados e a população de classe média que mora no entorno, com medo do que possa atrapalhar ou alterar as suas vidas. No caso da Linha Verde, acrescenta, havia mais ou menos esses grupos que apareceram no licenciamento da Nova Rodoviária, mas chegaram a formar uma Associação específica, e eles tinham um líder era um interlocutor, que conseguia reivindicar mudanças no projeto, demonstrando outras alternativas para o mesmo, e efetivamente, foram feitas essas alterações. Neste caso, diz, houve uma alteração do andamento do projeto em função das reivindicações da comunidade, e o COMAM designou uma equipe para viabilizar essas medidas com a comunidade. Amaral (2007) entende que o poder público tem, às vezes, dúvida quanto à legitimidade das manifestações públicas, diante do jogo de interesses que, muitas vezes, envolve manipulação de pessoas, inferindo que há momentos em que o mesmo tem que ser “propositivo”. Por outro lado, relata que nunca aconteceram mudanças de concepção dos projetos devido a manifestações populares.

Amaral (2007) acredita que o EIV possa ser um instrumento propulsor de maior participação da gestão de territórios. Acha que a PBH deve abrir espaços para as pessoas interessadas participarem, sem, contudo, massacrar aqueles que não tiveram sensibilidade para o problema com excesso de informações.

A nossa ênfase no instrumento EIV justifica-se pelo fato de o mesmo tratar das questões de vizinhança, diretamente relacionadas ao desenvolvimento do poder local, portanto, da legitimidade. A definição dos empreendimentos e atividades públicas e privadas em área urbana que dependerão do EIV foi delegada aos municípios pelo Estatuto da Cidade⁵⁶.

O EIV, instrumento trazido com a promulgação do Estatuto da Cidade, é considerado incluído na legislação de licenciamento ambiental de empreendimentos de impacto, pelo fato de a mesma exigir o EIA/RIMA que, por sua vez, exige estudo de impacto de vizinhanças. No entanto, no licenciamento ambiental da nova rodoviária de Belo Horizonte, a legalidade e legitimidade desta interpretação de que o EIV está contido no EIA foi questionada. O vereador Preto chegou a julgar o licenciamento ilegal, por não ter sido elaborado o EIV.

⁵⁶ Em Belo Horizonte, a promulgação da Lei municipal n. 9.037/05, regulamentada pelo Decreto n. 12.015 de 05 de abril de 2005 criou a necessidade de apresentação de Estudo de Impacto de Vizinhança devidamente avaliado pela PBH, para o licenciamento de determinadas atividades na região da Pampulha, nas Áreas de Diretrizes Especiais – ADEs.

O que observamos na audiência pública promovida pelo COMAM foi mais uma defesa do empreendimento por parte dos empreendedores do que uma troca de idéias, como supúnhamos. Menegassi e Osório (2000) enfatizam que, na prática, os EIAs não têm apresentado alternativas de localização dos empreendimentos, relacionando-os com o EIV. No caso da Nova Rodoviária, as alternativas de localização do empreendimento foram reduzidas a pareceres técnicos conclusivos quanto à escolha do local, ao invés de proporcionar chance de escolha à comunidade. Não se trata, aqui, de julgar se o local foi bem escolhido ou não. A questão é que a população não participou deste processo. Em face destas constatações, concordamos com Menegassi e Osório (2000), quando classificam o EIA como instrumento de informação prévia e auxílio à decisão, com predominância de sua função técnica, diferente da sua configuração de participação social nas decisões, prevista no Estatuto da Cidade.

O EIV, em Belo Horizonte já está previsto nos licenciamentos de atividades na região da Pampulha. Sua regulamentação estendeu a avaliação de impactos ambientais a empreendimentos não considerados de impacto, ao exigí-lo para o licenciamento de atividades nas ADEs da região da Pampulha, o que consideramos positivo, mas não inovou na questão da participação, pois o Fórum da Área de Diretrizes Especiais – FADE - da Pampulha terá caráter apenas consultivo, exceto quando se tratar de atividade instalada há mais de dois anos a partir da vigência da lei.

Aliás, este foi um dos esclarecimentos prestados por Amaral (2007), de que havia uma falsa expectativa da população, ao se instituir o EIV como uma obrigação do Estatuto da Cidade, de que, com o EIV, os procedimentos seriam discutidos e submetidos à anuência pública, pelo fato de serem colocados em audiência pública, que submete o empreendimento à opinião pública, e à decisão por parte da assembléia. Neste ponto, relata, não há diferença: o resultado seja por EIV ou por EIA, não vai mudar. A diferença é que o processo de licenciamento poderá ser abreviado, pois para o EIA, a PBH está amarrada à estrutura estabelecida pelo CONAMA e pelo COPAM, em que é obrigada a passar pelas três fases de licenças com estudos muito detalhados. No EIV, haveria mais liberdade e flexibilidade até porque não há outra regulamentação, como no caso do EIA/RIMA. Então, os procedimentos poderiam ser mais simplificados.

Existe hoje um projeto de lei do Executivo em tramitação na CMBH, o PL 655/05 que propõe o licenciamento urbanístico diferenciado para os empreendimentos cujos impactos são preponderantemente urbanísticos, com anuência do Conselho Municipal de Política Urbana –

COMPUR e os demais, sujeitos ao EIA/RIMA, licenciados pelo COMAM. Consideramos esta proposta um avanço em relação à generalização de empreendimentos de impacto, excessivamente vinculada pela LM 7277/97 aos impactos ambientais na sua visão mais restrita, a ecológica, que, aliás, é contra a cidade.

Dentro do nosso propósito de investigar a possibilidade de ser o EIV um instrumento propulsor de maior participação social no desenvolvimento e gestão social de territórios, mais especificamente, no licenciamento urbanístico-ambiental de empreendimentos de impacto, comentamos, a seguir, os incisos do artigo 37 do Estatuto da Cidade, que definem as questões mínimas a serem avaliadas pelo EIV, comparando-os com a metodologia do EIA/RIMA, utilizada para a avaliação dos impactos ambientais da Nova Rodoviária de Belo Horizonte.

O EIA para o licenciamento do empreendimento da Nova Rodoviária de Belo Horizonte, exigência da LM 7277/97, foi elaborado de acordo com as diretrizes estabelecidas pelo Termo de Referência fornecido pela SMAMA, pela JA Empreendimentos Ltda.

A Área de Influência Direta considerada para o meio antrópico engloba, total ou parcialmente, os bairros Calafate, Coração Eucarístico, Padre Eustáquio, Prado, Gameleira, Nova Suíça e Minas Brasil, vizinhança imediata do empreendimento.

Discriminamos abaixo os incisos mínimos a serem analisadas no EIV comparando-os ao conteúdo do EIA/RIMA apresentado para o licenciamento urbanístico ambiental da nova rodoviária de Belo Horizonte:

I) Adensamento populacional – a maior parte da área adjacente ao local onde é proposta a Nova Rodoviária é classificada como Zona de Adensamento Preferencial - ZAP, devido a condições favoráveis de infra-estrutura e topografia, exceto o bairro Coração Eucarístico cujo zoneamento é de Zona Adensada – ZA. Previu-se, no estudo, um adensamento na Vila Calafate, devido ao provável aumento na oferta de empregos ou atividade correlata. Por outro lado, preocupação com o adensamento da parte remanescente da Vila Calafate, devido à atração de empregos, comércio e ambulantes na região foi uma das preocupações da Urbel, de acordo com Marques (2007).

II) Equipamentos urbanos e comunitários – o EIA elaborado para o licenciamento ambiental da nova rodoviária de Belo Horizonte apresenta a definição do § 1º do artigo 21 da LPOUSBH/96 de equipamentos urbanos como “[...] equipamentos públicos destinados a abastecimento de água, serviço de esgotos, energia elétrica, coleta de águas pluviais, rede telefônica e gás canalizado” alegando que não será necessária a relocação desses

equipamentos fora da área do empreendimento. Maiores detalhes são remetidos ao projeto executivo. São indicadas premissas básicas para cada equipamento, de forma sumária e óbvia, em forma de recomendações, mas não há previsão de impactos da variação no fornecimento desses equipamentos específicos para a região. Os itens “sistema de telecomunicações “ e “sistema de energia elétrica” referem-se exclusivamente ao terminal. Foram listados os equipamentos comunitários próximos ao local, como Universidade Católica, Parque de Exposições da Gameleira, Expominas, hospitais, etc, mas não se estabeleceram relações destes com o futuro terminal. Portanto, não consideramos a análise completa.

III) Uso e ocupação do solo – o EIA/RIMA apresentado considera a área “ilhada”, e por isso, menos susceptível a fluxos de pedestres, a não ser entre o sistema de transporte público urbano e o terminal. Foi feito um diagnóstico da área através do estabelecimento de tipologias urbanas com sua volumetria, reconhecimento da área através do seu percurso e criação de dois mapas da região, com a indicação do tipo de uso do solo e número de pavimentos das edificações encontradas. Quanto à especulação sobre a implementação de “rodoshopping”, Meyer (2007) esclareceu que não há esta possibilidade, pois, a obra principal é a rodoviária, inclusive pela regulação específica para terminais rodoviários, que estipula uma porcentagem máxima para o uso comercial. O autor do projeto definiu as áreas de lojas, mas ainda não os seus usos, que dependerão da demanda local e da concessionária que vencer a licitação. Acredita que serão predominantemente do setor de alimentação.

IV) Valorização imobiliária – Empreendimentos de impacto tendem a valorizar o entorno, devido à infra-estrutura produzida em função de sua implantação e da socialização da área de implantação. A valorização imobiliária foi apontada por técnicos da SMAMA como o único item a ser analisado no EIV, mas não contemplado no EIA em Belo Horizonte, embora no caso da nova rodoviária este item tenha sido incluído, mesmo que superficialmente. De acordo com Amaral (2007), já houve época em que se tentou fazer esta análise na SMAMA, mas a dificuldade metodológica do estudo tornou-o inviável.

Segundo Fernandes (2006), os investimentos em obras públicas, na maioria das vezes, valorizam propriedades particulares sem que elas paguem por isto. Este é mais um motivo para que estes estudos sejam sistematizados. Na oficina sobre regulação de empreendimentos de grande impacto, no IV Congresso de Direito Urbanístico do IBDU, foi apresentado um trabalho integrante de pesquisa de mestrado em andamento em Maceió sobre o EIV, onde a valorização imobiliária era a questão analisada. Este é um passo na direção de se produzir

conhecimento sobre o assunto, embora o IBDU não tenha publicado os artigos do Congresso. No caso de Belo Horizonte, existe, em primeiro lugar, uma dificuldade prática para a análise, além da falta de uma metodologia aplicável. Segundo Almeida, 2007, os valores do metro quadrado dos terrenos que estão sendo utilizados recentemente na Secretaria de Finanças da PBH para efeito de cálculo de Imposto Territorial Urbano - IPTU e Imposto de Transmissão de Bens Imóveis - ITBI estão desatualizados em relação aos valores praticados no mercado imobiliário, pois os valores imobiliários que levam em conta as melhorias feitas nos imóveis e a sua valorização não estão inseridos nos dados cadastrais da PBH. Conforme Almeida, 2007, o valor é corrigido anualmente pelo Índice de Preços ao Consumidor Amplo Especial - IPCAE, que é um índice oficial federal, que não guarda a valorização exata, tem distorções. Disse que a referida Secretaria não tem enviado os valores à Câmara Municipal por decisão administrativa do prefeito⁵⁷, e que a legislação pertinente só permite que a PBH aplique um reajuste do valor venal baseado em valores oficiais; em 2004, não mandou; em 2005, aplicou o índice oficial, mas, na maioria dos casos, a avaliação está abaixo do valor praticado no mercado. Almeida, 2007 relatou que a atualização tem sido feita para cada demanda, através da correção anual pelo IPCAE, e que este procedimento não guarda a valorização exata e gera muitas distorções, pois usa um índice homogêneo em situações peculiares. (informação verbal).⁵⁸

Esta foi uma das razões que nos fez desistir dos mapas dos valores médios do metro quadrado dos terrenos por quarteirão, onde faríamos a comparação dos valores do metro quadrado do terreno antes e depois da audiência pública da nova rodoviária, pois não refletiriam o impacto da audiência na região. No estudo, previu-se uma desvalorização imobiliária, devido ao aumento de ruídos, trânsito, poluição e violência. Gouveia (2007) afirma que, com certeza, haverá impactos negativos no trânsito e que o comércio deverá se desenvolver na região, mas não associa o empreendimento necessariamente à desvalorização imobiliária, pois, enxerga soluções para os problemas apontados, como, por exemplo, a iluminação adequada do local e o aumento do seu policiamento.

⁵⁷ É necessário a aprovação de um projeto de lei na CMBH para fazer uma alteração de valores imobiliários.

⁵⁸ Informe repassado em conversa por telefone com o representante da Gerência de Auditoria de Valores Imobiliários – GEAVI da PBH, Érvio de Almeida, em agosto de 2007.

V) Geração de tráfego e demanda por transporte público - A avaliação desta questão implica no estudo do potencial de geração de tráfego do empreendimento proposto e das necessidades de transporte público para a região.

Foi considerada a acessibilidade dos usuários a partir do TERGIP, que permanecerá por algum tempo como referência para passageiros fora da cidade.

Este foi o item mais polêmico no licenciamento ambiental da Nova Rodoviária de Belo Horizonte, justamente por estar vinculado à concepção do projeto. Gouveia (2007) prevê que a localização da nova rodoviária, no bairro Calafate, certamente irá causar impactos no trânsito do bairro, pois o volume de tráfego em consequência do empreendimento criará uma concorrência entre os veículos que se dirigem ao bairro, atrasando a chegada dos moradores, devido a prováveis congestionamentos. Mas, com certeza, foi o item mais detalhado, com estimativas na fase de construção e na fase de operação. Foram feitos diversos cálculos das viagens dos ônibus e de passageiros transportados geradas – produzidas e atraídas – pela Nova Rodoviária. Quanto à circulação de pedestres, o estudo apontou para grande aumento na dificuldade para os moradores da Vila Calafate que não serão reassentados, com a ampliação do potencial de riscos de acidentes, devido à falta e/ou limitação de vias e pela movimentação de máquinas e equipamentos durante a obra. O alívio do sistema viário do hipercentro foi apontado como impacto positivo de abrangência regional, previsão pouco utilizada, tendo em vista a natureza da obra.

VI) Ventilação e iluminação – não foram apresentadas análise deste item. Talvez pelo fato de serem itens previstos pela LPOUSBH/96.

VII) Paisagem urbana e patrimônio natural e cultural – a estimativa para o número de árvores a serem suprimidas ou transplantadas foi postergada para a fase posterior ao projeto executivo pela empresa vencedora da licitação. Foi apresentada definição de áreas remanescentes, mas não foram avaliadas. Apresentaram, no entanto, um quadro fornecido pela BHTRANS com as quantidades de árvores impactadas. Não apontaram nenhuma forma de vegetação identificada legalmente como de preservação permanente. As áreas verdes foram limitadas apenas à identificação das praças existentes, a título de diagnóstico e não análise. Foi feita uma descrição também do entorno da atual rodoviária: o TERGIP, considerado ponto de referência da cidade e elemento importante de articulação do tecido urbano, por ligar as regiões Centro-Sul às regiões Norte e Pampulha, Noroeste, Nordeste e Leste. No EIA, o TERGIP foi classificado como um ponto estratégico para a atividade econômica de Belo Horizonte. Esta

intenção é reforçada, na medida em que uma das principais justificativas utilizadas para a transferência do terminal é a revitalização do hipercentro, pelo novo destino, ainda desconhecido, que se dará ao atual prédio.

Para a nova rodoviária, é previsto tratamento paisagístico local, que, pressupomos ser o atendimento à taxa de permeabilidade exigida pela LPOUSBH/96. Mas acreditamos que o impacto nesse sentido será positivo, pois as barreiras viárias entre as quais se propõe integração, como a Via Expressa, são, como denomina Meyer (2007), “um separador natural”, além da linha do metrô, elementos que caracterizam o eixo como de pouca presença humana.

A proposta do autor do projeto é adotar um padrão de qualidade na construção do terminal semelhante ao dos aeroportos, o que a nosso ver, é uma forma de se valorizar os seus futuros usuários, para que se sintam cidadãos mais dignos.

Portanto, no caso do licenciamento ambiental da nova rodoviária, percebemos uma tentativa de incluir no EIA elaborado, os incisos mínimos exigidos no EIV. No entanto, a análise desses itens, com exceção da geração de tráfego e demanda por transporte público, foi limitada dando a impressão de se tratar de um simples comprimento de etapa.

Por outro lado, ao mesmo tempo em que as manifestações dos presentes demonstraram um posicionamento compatível com o aprendizado social descrito em Santos (2004) e com o “sinekismo” e com a “Cidade Fractal” de Soja (2000), percebemos que não houve por parte do poder público a capacidade de impulsionar os processos de mediação entre forças sociais da cidade para que haja o predomínio do interesse público sobre os privados, potencializando a democracia participativa na gestão da cidade, conforme Menegassi e Osório (2002).

5 CONCLUSÕES

Sem a pretensão de esgotar a discussão sobre a interface da legislação urbano-ambiental com a sua prática, para verificar a ocorrência de mediação entre os interesses públicos e privados, chegamos, com o presente trabalho, a conclusões e recomendações, que expomos a seguir.

Remetendo-nos a Santos (2004), “estamos em uma fase de transição”. Ao especular sobre uma nova ordem científica em que as condições técnicas se integram às sociológicas, transpomos suas idéias para a situação das atuais práticas administrativas, nas quais ainda não foi incorporado o discurso (teoria, ciência) de participação democrática.

Em Belo Horizonte, vislumbramos, inicialmente, uma origem participativa na emergência do processo de licenciamento ambiental, da mesma forma detectada no contexto mundial ao longo da história, exposto no capítulo dois, a partir das reclamações e denúncias de vizinhos - forma de participação, que surgiam por ocasião da implantação dos empreendimentos de impacto na sua região, e que provocavam polêmicas na rotina administrativa da PBH, quando ainda não era exigido o licenciamento ambiental de forma sistematizada. Consideramos legítimos os casos existentes de participação, anteriores à sua gestão sistemática, por terem se originado de reclamações ou denúncias, que como já dissemos, são formas de participação. Conforme vimos, esses casos acionaram medidas políticas e administrativas, que, não raro, resultaram na formalização de procedimentos legais para mediar esses conflitos, como foi, por exemplo, o caso do edifício residencial multifamiliar de luxo erguido no bairro Estoril, em vizinhança predominantemente unifamiliar, que, apesar de ter sido licenciado rigorosamente dentro da legislação em vigor, levou à formulação da DN 41/02 do COMAM⁵⁹.

Amaral (2007) citou dois casos em que alguns grupos se sentiram prejudicados cujo licenciamento ambiental não resolveu os seus interesse, pois vieram, depois, instrumentos mais fortes que impediram esses empreendimentos. Nesses dois casos, após o licenciamento ambiental, foram aprovadas Leis Estaduais criando nestas áreas, área de preservação ambiental, onde a atividade não seria permitida. Um caso foi o do Aterro Sanitário Capitão Eduardo. Depois de licenciado, foi criada uma lei definindo a área como de preservação ambiental, onde não é permitida a localização de aterro. Outro foi o de um empreendimento

⁵⁹ Sujeita os projetos de edificações e outras formas de ocupação ou intervenção em áreas públicas ou privadas, não sujeitas ao licenciamento ambiental, a serem executados no perímetro definido pela deliberação, a análise prévia, com relação a interferências no meio ambiente.

particular proposto no Bairro Belvedere, um condomínio de classe média alta, em um terreno que tinha problemas ambientais. Segundo Amaral (2007), o projeto do Condomínio apresentou uma solução que foi considerada melhor do que a situação em que se encontrava o terreno. Então, o empreendimento foi licenciado. Pouco tempo depois, foi aprovada uma lei no Estado⁶⁰, criando a Estação Ecológica do Cercadinho com fortes restrições. Amaral (2007), alega que essa lei foi aprovada sumariamente, sem qualquer discussão, mesmo dentro do Estado. Daí, sua proposta de outra discussão: “Quem é que, realmente, define as coisas na nossa sociedade?” A Secretária defende que ainda temos que vencer alguns obstáculos e práticas antigas.

As manifestações ocorridas durante a audiência pública promovida pelo COMAM, para o licenciamento ambiental do novo terminal rodoviário de Belo Horizonte exemplificaram as idéias que desenvolvemos no nosso marco teórico, sendo também aplicáveis nas teorias urbanas que adotamos.

A “Cidade Fractal”, um dos paradigmas enunciados por Soja (2000), em sua “pós-metrópole”, como uma metrópole fragmentada e segregada, um mosaico sócio-econômico, um caleidoscópio, em reestruturação constante, foi associada ao nosso estudo de caso.

Na área de influência direta de impacto ambiental sócio-econômico da nova rodoviária, estabelecida no EIA /RIMA, que engloba os Bairros Calafate, Gameleira, Coração Eucarístico, Padre Eustáquio e Nova Suíça, identificamos esse caleidoscópio, ou seja, o paradigma da “Cidade Fractal”. Enxergamos nesta área o mosaico sócio-econômico descrito por Soja (2000), pois, trata-se de um conjunto de bairros onde residem pessoas de classe alta, média, média alta, favelados, classe baixa, enfim, uma população diversificada, além de abrigar equipamentos de abrangência metropolitana e regional, como o EXPOMINAS, o Parque da Gameleira, a Universidade Católica, o CEFET, o Cerasa, etc.

Na audiência pública promovida pelo COMAM para o licenciamento ambiental da nova rodoviária, as presenças registradas refletiram bem esse caleidoscópio, tanto de pessoas, quanto de idéias. Manifestaram-se moradores do Coração Eucarístico, bairro mais elitizado da região, pessoas de bairros vizinhos como Betânia e Alpes, representantes e moradores de Conjuntos Habitacionais de classe média, antigos na área, como o Conjunto Santos Dumont e o Tereza Cristina, representantes de vilas, favelas e aglomerados, professores do CEFET e

⁶⁰ Lei 15.979 de 13 de janeiro de 2006 – que criou a Estação Ecológica do Cercadinho, com a finalidade de proteger o seu manancial de abastecimento público, aquífero, flora, fauna, solo e paisagem local. A área, cujo perímetro ficou delimitado pela lei, foi declarada de utilidade pública e de interesse social para fins de desapropriação e, até que estivesse sob o efetivo domínio e posse do poder público, foi proibida qualquer forma de desmatamento de vegetação nativa ou outra atividade contrária às finalidades de sua criação

profissionais liberais, aposentados, líderes comunitários civis e militares, além de comerciantes que se sentiam incomodados com os impactos negativos do empreendimento.

O que seria capaz de mobilizar essa diversidade de grupos? O *synekism*, espécie de sinergia, apontado por Soja (2000), como capaz de designar o estímulo da aglomeração urbana. Essa mobilização social em torno do espaço urbano evidencia que, em contraste com a caracterização do urbano feita por Castells (1983) como conjunto de unidades de consumo coletivo e que não engloba o valor de uso descrito por Lefèbvre, ligado à *polis* e à *civitas*, já não é mais suficiente para explicar o fenômeno urbano, que é o palco dos movimentos sociais, e que estes já não estão mais ligados somente aos modos de produção, mas à da política. Vemos, assim, um exemplo em que o Estado já não é mais o principal articulador da reprodução das unidades de consumo coletivo, e observamos exemplos de situações, como o caso da nova rodoviária de Belo Horizonte, em que ocorre justamente o contrário, como a conduta omissa do poder público, através da falta de respostas do legislativo a questões levantadas por cidadãos, e pela ausência do Ministério Público na audiência para o seu licenciamento. Diante das reações da comunidade em relação a estas e demais ocorrências, vemos que os movimentos sociais urbanos se dirigem para o terreno da política. O urbano é, assim, o palco e o motivo dos movimentos sociais, o que reforça a idéia de Lefèbvre (1969) de que a cidade é essencialmente política. Monte-Mór (2006a), por sua vez, também argumenta que a cidade é uma centralidade da comunidade organizada.

Por outro lado, no discurso daqueles vereadores que promoveram debates na CMBH, onde expressavam a sua preocupação em prestar esclarecimentos à população e ouvir sua opinião sobre o empreendimento, assim como o ressentimento da comunidade pela ausência do Ministério Público na audiência pública de 28 de dezembro de 2005, nota-se uma preocupação com a coisa pública, ou a *res publica*, que nos remetem também à idéia de Carriòn (1986), de que as obras públicas deveriam ser de interesse coletivo.

A reunião dos vários grupos, citados anteriormente na audiência pública, demonstra também o desenvolvimento, fortalecimento e participação do poder local na gestão territorial urbana, em uma comunidade organizada e atuante, mesmo diante da data em que a audiência pública foi marcada: 28 de dezembro de 2005, período de esvaziamento da cidade. As reuniões quinzenais promovidas pelo CONSEP 125, os jornais de bairro, o muro da rua Campos Elísios com mural para anúncios e manifestações comunitárias, são exemplos de exercício de cidadania, característica da “especificidade do urbano” descrita em Lefèbvre (1969). A nosso ver, nesta situação, seria atingido o “ponto crítico” apontado pelo autor, como a visão em que seja focado o nível “específico” da cidade e do urbano. Lefèbvre

(1969) entende que o pensamento sociológico e urbanístico e a estratégia política atual tendem a pular do nível do *habitat* e do *habitare* (nível da moradia, do imóvel) para o nível geral (urbanização global), passando por cima da cidade e do urbano, pelo fato de desconhecerem o “ponto crítico”.

Interpretamos as vizinhanças em suas relações e reivindicações como expressão do “ponto crítico” de Lefèbvre (1969), e que a cidadania característica dessas comunidades vem de uma conquista social, e não da concessão do poder público, ou seja, de práticas políticas.

Portanto, na nossa interpretação de Lefèbvre (1969), estas vizinhanças, com a politização que geram em torno da qualidade ambiental, o valor de uso, correspondem ao que o autor chama de “nível específico da cidade”, entre o “global” e o do “habitar”. Se a problemática atual da cidade e da realidade urbana (do urbano) se situa ao redor do que ele denomina “ponto crítico”, a consulta a vizinhanças e o estudo dos diferentes impactos que podem sofrer com a implantação de um empreendimento novo pode ser uma forma de se atingir este “ponto crítico”. Conforme já mencionamos, esta qualidade do urbano é chamada por Soja (2000) de *sinékism* (sinergia), onde o valor de troca é superado pelo valor de uso. Portanto, o EIV poderia ser uma das alternativas para a estratégia que engloba a problemática do urbano e a intensificação da vida urbana, através da efetivação da participação no desenvolvimento e gestão social dos territórios.

Mas, cabe-nos continuar perguntando: qual o papel das leis urbanísticas ao longo do tempo, para o enriquecimento ou empobrecimento de nossas vidas? Qual a sua capacidade de fazer com que seus preceitos consigam atingir a “especificidade” do urbano (*synékism*), para conseguirmos atingir o “ponto crítico” de apreender os fenômenos em sua totalidade tendo em vista a distinção dos três níveis (global, específico da cidade, e do habitar) e, com isto chegarmos mais próximos da integração dos interesses públicos (coletivos) e privados (individuais)? De acordo com Yves Cabannes⁶¹, sem a descentralização, não funciona o Orçamento Participativo - OP. E esta “ponte” (descentralização) entre OP e Planejamento, é que nos levou à associação da “Cidade Fractal” de SOJA (2000) com participação e controle social, frutos de uma legislação e gestão republicanas. Com base no otimismo do autor que vê no conflito “público *versus* privado” uma possibilidade de reestruturação da distinção entre eles, capaz de produzir espaços e lugares de mobilização e resistência com o fortalecimento do poder local, criando um novo *sinékism* (que associamos à “especificidade do urbano” de

⁶¹ Professor da Universidade de Harvard e Membro do Centro Internacional de Gestão Urbana – CIGU, na Conferência “Articulações possíveis entre Planejamento e Orçamentos Participativos” – “O que é inversão de prioridades?”, em 26/10/2005 no Seminário Internacional Projeto Rede 9 – Programa Urbal: “Instrumentos de articulação entre Planejamento Territorial e Orçamento Participativo”, em Belo Horizonte.

Lefèbvre (1969)), de identidade, resistência e luta nas concentrações de pobreza, é que levantamos a hipótese de que, a *Cidade Fractal*, mosaico fragmentado e segregado, pode se constituir e lugar de mobilização instrumento de ampliação da participação popular que envolve as relações entre vizinhanças, resistência e solidariedade onde o desenvolvimento do poder local subsidiaria a gestão social dos territórios, revestindo-a de maior legitimidade pela participação. Esta hipótese vai de encontro à crítica de Lefèbvre (1969) ao ideário marxista que, segundo o autor, despolitiza o espaço urbano e transforma a cidade em um produto.

Na audiência pública promovida pelo COMAM, expressou-se também que houve **falta de leitura social** no projeto, ao dizerem que a população foi esquecida e que estavam preocupados com **gente**.

Pudemos também constatar a idéia de campo de Bourdieu, em que a verdade científica está sujeita à disputa de poder entre grupos de interesses divergentes. No caso do licenciamento ambiental da nova rodoviária de Belo Horizonte, o conflito começou com a divergência de interesses na administração do terminal atual, questionamentos da Assembléia Legislativa e Ministério Público quanto à licitação para a concessão da sua operação, a proposta de sua privatização pelo Estado, que envolveu rugas entre Governo do Estado e Prefeitura, a disputa pela sua municipalização.

No item 4.3.1, a história do referido equipamento urbano teve como objetivo evidenciar que uma rodoviária é um empreendimento que afeta toda a cidade, e até mesmo quem mora fora dela, portanto um bem público que merecia maior discussão quanto à sua implantação e, sobretudo, mais divulgação. A data marcada para a realização da audiência pública prevista no licenciamento prévio do terminal, 28 de dezembro de 2005, período em que a maioria da população viaja, não demonstrou que havia interesse de participação popular. Por outro lado, de acordo com as palavras do Secretário Municipal de Políticas Urbanas Murilo Valadares, 2006, de que a audiência pública “não decide nada” (informação verbal)⁶² e a confirmação feita pelo Procurador Geral do Município Marco Antônio Rezende Teixeira, 2007, de que seu caráter é apenas informativo e consultivo, sob o argumento (que classificamos como “técnico-jurídico”) de que alguém tem que se responsabilizar pela decisão (informação verbal)⁶³, concluímos que o novo aprendizado científico preconizado por Santos

⁶² Informe repassado em entrevista, pelo Secretário Municipal de Políticas Urbanas de Belo Horizonte, Murilo de Campos Valadares, em novembro de 2006.

⁶³ Informe repassado em entrevista com o Procurador Geral do Município de Belo Horizonte, Marco Antônio Rezende Teixeira, em agosto de 2007.

(2004) ainda não foi incorporado aos licenciamentos ambientais na cidade, pois a regra vale para todos os casos, e, conseqüentemente, a dicotomia existente entre teoria e prática continua sendo um desafio para as nossas administrações. Mesmo diante do esforço por parte do corpo técnico dos órgãos públicos em incorporar os novos preceitos do discurso constitucional, continuamos com a prática arcaica. Esta constatação foi mencionada pela Secretária Adjunta do Meio Ambiente, em Amaral (2007), ao referir-se a algumas situações existentes em Belo Horizonte, como o fechamento de ruas públicas com cancelas para a segurança de classes privilegiadas, intimidando e até mesmo impedindo o nosso direito de ir e vir. É a “Cidade Carcerária” de Soja (2000), de espaços fortificados, onde comunidades em ilhas visíveis ou invisíveis, com sistemas de vigilância sofisticada para os que podem pagar (“bons cidadãos” fora da rua) e o “lugar do terror”, a rua, para os pobres, os “maus cidadãos”. Outra prática arcaica é aquela de olhar a cidade de cima, como prediz Lefèbvre, ignorando sua dimensão de conflito, preconizada por Bourdieu. Na proposta da nova rodoviária de Belo Horizonte, detectamos a elaboração de um projeto técnico de transporte sem a consulta prévia à população, vendo a cidade de cima, como se seus técnicos fossem capazes de apreender toda a sua complexidade sem compartilhar saberes populares. Em Santos, 2007, o mesmo defendeu a “sociologia das emergências” para a evolução democrática da Justiça. O sociólogo advertiu que as comunidades têm saberes muito importantes, embora tantas vezes desprezado. Falou da “ciência cidadã”, que se mistura com outros saberes.(informação verbal).⁶⁴

Neste licenciamento ambiental, a atuação de grupos, como de moradores antigos com suas associações de bairro, e comerciantes que se sentiam incomodados com os impactos negativos da Nova Rodoviária, tanto na fase de implantação quanto na época do seu funcionamento, os grupos a serem removidos, por estarem sujeitos a morar em local desconhecido, os vereadores com os grupos de interesses que representavam, o setor técnico, no seu papel de autoridade científica, o setor empresarial como concorrente da licitação para o projeto executivo, construção das obras e exploração comercial do terminal por 25 anos, e o poder público, na sua função de mediador de conflitos, mas com uma posição a respeito do empreendimento visivelmente pré-definida. Demonstrou mais o cumprimento de uma etapa do licenciamento do que o exercício de uma ausculta à população.

Por tratar-se de um processo recente, a efetivação do licenciamento ambiental de forma democrática, conforme sua legislação tão avançada e fruto de décadas de movimentos sociais, carece de tempo para que haja o amadurecimento, tanto da cidadania da população em

⁶⁴ “Democratização, processo e justiça”. Informes obtidos na Conferência proferida em setembro de 2007 pelo sociólogo Boaventura de Sousa Santos, na Faculdade de Direito da UFMG, Belo Horizonte

geral, quanto dos técnicos e Poder Público, acostumados com a visão que separa planejamento e gestão da cidade. Neste processo há o conflito entre os interesses públicos (coletivos) e privados (individuais), de difícil mediação. Apesar do avanço atribuído à legislação em questão, os conceitos e a prática de planejamento urbano e ambiental ainda precisam ser mais coerentes com o seu discurso.

Outra dificuldade observada é a falta de integração entre os órgãos públicos apontada por Augustin (2007) como uma das maiores dificuldades na avaliação de impactos ambientais. O conflito de competências entre Legislativo e Executivo foi o exemplificado da disputa entre eles no processo de formulação da LM 7277/97, e no próprio Executivo, na divergência de competências entre Secretaria do Meio Ambiente e COMAM.

Os diferentes pareceres para o licenciamento ambiental, originados de visões de áreas diversas das gerências da PBH também geram discussão sobre prioridades, como, por exemplo, aumentar área de estacionamento (Órgão de Trânsito) ou preservar espécies vegetais (Órgão Ambiental)? Este é um exemplo da difícil, mas não impossível reconciliação já citada anteriormente neste trabalho, atribuída por COSTA (2000) às diferenças das áreas de conhecimentos e com objetivos diferentes, embora convergindo para o desenvolvimento sustentável.

Por outro lado, embora tenhamos feito um esforço para entender os aspectos técnico-jurídicos das audiências públicas, caminho pressuposto para se legitimar a legalidade existente, constatamos que esta é uma questão controversa mesmo entre os juristas, sobretudo sobre a definição de seu caráter: informativo e consultivo ou deliberativo? A questão foi levantada por nós no IV Congresso Brasileiro de Direito Urbanístico em São Paulo, 2006 e causou polêmica. Portanto colocamos, aqui, a necessidade de que este debate seja ampliado, mas considerando a as especulações de Santos (2004), onde o saber científico se confunde com o conhecimento do senso comum. Que o argumento técnico-científico não se sobreponha aos interesses coletivos.

Com a proposta da nova rodoviária, vieram também os conflitos gerados pela retirada da atual do centro da cidade. Este fato nos fez pensar que os impactos de vizinhança não devem se limitar aos efeitos provocados por um empreendimento no seu entorno, seja ele imediato ou não. Sabemos das dificuldades metodológicas de se limitar uma área de influência, e das limitações, tanto do EIV, quanto do EIA/RIMA, pois os impactos são previsões que, não necessariamente ocorrerão da forma prevista. Mas no caso específico da rodoviária, as áreas de impacto seriam duas: a de implantação do novo terminal, e a da

desativação do atual. Esta situação foi prevista por Meyer (2007) embora tenha sido divulgada, apenas como de revitalização do Centro pelo seu descongestionamento. O estudo foi além dessa dimensão, como mencionamos no capítulo quatro. Portanto, diante das reclamações e manifestações contra a retirada da atual rodoviária do centro da cidade, percebemos que as vizinhanças afetadas não se restringem ao local onde será implantado o novo equipamento, mas repercutem na vizinhança de onde será tirado o antigo.

Em Belo Horizonte, a legislação urbanística e ambiental é bastante avançada, respaldada pelas leis estaduais e federais, que se fundamentam em normas internacionais. No entanto, o predomínio do argumento técnico-jurídico – o monopólio da competência científica de Bourdieu generaliza as peculiaridades de cada caso. Essa homogeneização vai no sentido contrário do reconhecimento da cultura regional e do desenvolvimento do poder local na gestão de territórios. O EIV, da forma que está sendo proposto até o momento em Belo Horizonte, estendeu a avaliação de impactos ambientais a empreendimentos não considerados de impacto, mas não inovou na questão da participação, pois o FADE da Pampulha terá caráter apenas consultivo, exceto em casos de atividade instalada há mais de dois anos a partir da vigência da Lei municipal n.9.037/05, o que, como já dissemos, limita a participação.

Diante da intenção de verificar a construção de novos compromissos sociais e disposições institucionais capazes de propiciar a participação social efetiva, através de instrumentos legais tidos como mediadores dos interesses públicos e privados nos processos de licenciamento ambiental de empreendimentos de impacto de iniciativa do poder público municipal de Belo Horizonte, pois, a cidade deveria ser uma produção coletiva e não só do Estado, concluímos que, tanto o EIV quanto o EIA RIMA não propiciam poder de decisão no licenciamento urbanístico e ambiental. Propomos a revisão desta postura, na expectativa de que o EIV possa ser um instrumento propulsor de participação no desenvolvimento e gestão social de territórios, capaz de unir o discurso de participação com a sua efetivação, fazendo da legalidade, a legitimidade e buscando na própria ordem jurídica a interface entre o direito e as mudanças urbano-ambientais. O exemplo que citamos, do licenciamento ambiental prévio do terminal rodoviário de Belo Horizonte, ilustrou a difícil tarefa da gestão urbana democrática. Apesar da legislação constitucional, o aprendizado social descrito por Santos (2004), onde o conhecimento do senso comum expressa o conhecimento científico, ainda não foi assimilado pelos gestores municipais, mesmo que o seu discurso aponte para a verdade científica de Bourdieu. Observou-se uma prática “contemplativa”, com o predomínio dos argumentos técnicos, onde não é exercida a cidadania de forma efetiva. Deveria ser mais bem reconhecida

a autonomia do Direito Urbanístico outorgada pela Constituição de 1988 e pelo Estatuto da Cidade, que une Direito e gestão, para se evitarem as justificativas técnico-jurídicas das decisões políticas.

Do caso exposto, podemos concluir que, cabe rever a legislação do EIV em Belo Horizonte, e a referente às audiências públicas exigidas para o licenciamento ambiental de empreendimentos de impacto, tendo em vista que não dão garantias de que as reivindicações da população serão atendidas e nem mesmo lhes dá o poder de decisão. Portanto, não atendem aos compromissos sociais e disposições constitucionais, no sentido de propiciar a participação social efetiva, para a mediação dos conflitos entre os interesses públicos e privados.

Para que o processo participativo seja efetivo, seria necessário maior flexibilidade na implementação das leis para as mudanças da realidade, o que traz mais um conflito: se é a lei que assegura o direito de todos, como flexibilizá-las?

Acrescentamos, ainda, que a prática do EIV deve ser equacionada de forma aplicável, para que não se torne mais um procedimento tecnológico e burocrático a entrar os processos de licenciamento ambiental, que não leva em conta a sua implementação. O importante é criar processos de gestão, e não fórmulas de regulação; leis que tenham princípios, e não regras inviáveis de serem fiscalizadas.

Valadares, 2006 citou o exemplo do Orçamento Participativo Digital - OP digital, como forma passível de participação efetiva. No entanto, o Secretário lamentou que a expectativa da administração era de que a procura por este serviço fosse maior. Receberam até novembro de 2006, em torno de 127.000 votos, o que considerou pouco significativo, para uma população de 2,4 milhões de habitantes. Quando questionado sobre a possibilidade de um plebiscito ou votação pela internet em um empreendimento de impacto, como sugerido na audiência pública da rodoviária, ele se mostrou aberto à idéia, embora a considerasse cara. Valadares, 2006 sugeriu que o plebiscito fosse uma opção a longo prazo, para o alcance de uma gestão urbano-ambiental decorrente de um processo construído coletivamente, ao invés das tradicionais decisões técnico-jurídicas, principalmente em relação aos empreendimentos de impacto de iniciativa do poder público, propondo a solução do problema por ocasião das eleições municipais, onde votaríamos em um ou mais empreendimentos, como em um candidato. E reconheceu que, realmente, as audiências públicas têm o caráter informativo e

consultivo e que “não decidem nada” e, por outro lado, que se só se ouvir a população, a PBH não licencia nenhum aterro sanitário em lugar algum.(informação verbal)⁶⁵

O discurso de Valadares, 2006 sobre a possibilidade de participação na gestão urbano-ambiental aliada às eleições, quando sugeriu aproveitar a ocasião das eleições municipais para votar em uma ou mais obras para a cidade, tem relação com a fala do arquiteto, ex-prefeito de Curitiba e ex-governador do Paraná Jaime Lerner, em Lerner (2007), quando disse que os políticos só pensam em termos de mandato e que não apresentam projeto de cidade ou país nas campanhas eleitorais. A nosso ver, o contexto das eleições seria um ótimo momento para se discutir o licenciamento urbanístico-ambiental de obras públicas, sobretudo aquelas que interferem nos interesses da comunidade como um todo, como, por exemplo, o caso da rodoviária de Belo Horizonte. E o principal: **decidir** sobre a sua implantação, para que seja efetivado o discurso de democracia participativa. Se esta idéia fosse levada a sério, talvez os programas eleitorais tivessem melhor índice de audiência.

Santos, 2007 proferiu que temos dois instrumentos para que as diferenças sejam respeitadas e que não gerem discriminações: a democracia e o Direito, e que só pode ser judicialmente correto, o que for socialmente justo. E na defesa da *polis* e da *civitas*, proclamou: “Primeiro politizem as vossas lutas, depois juridifiquem-nas”. Sugeriu que olhemos para o que os movimentos sociais dizem, pois o Direito individualista não quer justiça social. Insistiu na “partilha do saber”, onde advogados populares ajudam as comunidades a se organizarem para reivindicar seus direitos.(informação verbal).⁶⁶ No nosso estudo de caso, tivemos exemplos de situações como a desta proposta, onde reuniões quinzenais de grupos de estudos formados por engenheiros, arquitetos, economistas se associaram a lideranças locais, orientando-as com esclarecimentos de alto nível de cidadania. Por fim, Santos (2007) lembra que democracia representativa tem que combinar com democracia participativa, sem luta armada, com palavras duras, mas sem insulto.(informação verbal).⁶⁷ Por uma ciência cidadã e solidária!

⁶⁵ Informe repassado em entrevista, pelo Secretário Municipal de Políticas Urbanas de Belo Horizonte, Murilo de Campos Valadares, em novembro de 2006.

⁶⁶ “Democratização, processo e justiça”. Informes obtidos na Conferência proferida em setembro de 2007 pelo sociólogo Boaventura de Sousa Santos, na Faculdade de Direito da UFMG, Belo Horizonte.

⁶⁷ “Democratização, processo e justiça”. Informes obtidos na Conferência proferida em setembro de 2007 pelo sociólogo Boaventura de Sousa Santos, na Faculdade de Direito da UFMG, Belo Horizonte.

REFERÊNCIAS

ALBANO, Maria Tereza Fortini. Plano Diretor e impacto de vizinhança: algumas idéias encaminhadas pela Prefeitura Municipal de Porto Alegre. In: OSÓRIO, Letícia Marques (Org.) *Estatuto da cidade e reforma urbana: novas perspectivas para as cidades brasileiras*. Porto Alegre: Sergio Antonio Fabris, 2002. p. 251 - 278.

ALTVATER, E. *O preço da riqueza*. São Paulo: Ed. UNESP, 1995.

AMARAL, Flávia Mourão Parreira do. *Flávia Mourão Parreira do Amaral*: inédito. Belo Horizonte, 12 fev 2007. 1 fita cassete (35 min.). Entrevista concedida a Maria Auxiliadora de Moraes Moreira.

ARAGÃO, Guilherme. Reação contra venda da rodoviária. *Estado de Minas*. Belo Horizonte. Gerais / Urbanismo / Administração. 18 mai 1999. p. 30.

ARAÚJO, Lílian Alves de. Perícia ambiental em ações civis públicas. In: CUNHA, Sandra Baptista da; GUERRA, Antônio José Teixeira (Org). *Avaliação e perícia ambiental*. 2 ed., Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2000. p.172 a 215.

AUGUSTIN, Cristina Helena Ribeiro Rocha. *Cristina Helena Ribeiro Rocha Augustin*: inédito. Belo Horizonte, 23 jul 2007. 1 fita cassete (40 min.). Entrevista concedida a Maria Auxiliadora de Moraes Moreira.

AZEVEDO, Sérgio de; FERNANDES, Rodrigo Barroso (Org.). *Orçamento participativo – construindo a democracia*. Rio de Janeiro: Revan, 2005.

BASTOS, Anna Christina Saramago; ALMEIDA, Josimar Ribeiro de. Licenciamento ambiental brasileiro no contexto da avaliação de impactos ambientais. In: CUNHA, Sandra Baptista da; GUERRA, Antônio José Teixeira (Org.). *Avaliação e perícia ambiental*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2000. p. 77-113.

BATISTA JUNIOR, Edgard Coelho. Novas opiniões sobre a rodoviária na região oeste. *Folha do Padre Eustáquio*, Belo Horizonte, ano IX, n.150, abr. 2006. p.2.

BELO HORIZONTE. Prefeitura Municipal. *Estudo de impacto ambiental*. Belo Horizonte: 2005. Processo n. 01.138960-05/26 - PBH/ SMAMA.

BELO HORIZONTE. Prefeitura Municipal. *Legislação urbanística do município de Belo Horizonte*: PBH, 1996.

BELO HORIZONTE. Prefeitura Municipal. Lei n. 8.137 de 21 dez. 2000. Belo Horizonte: DOM, 2000.

BELO HORIZONTE. Prefeitura Municipal. Lei n. 9.037 de 14 jan. 2005. Belo Horizonte: DOM, 2005.

BELO HORIZONTE. Prefeitura Municipal. Decreto n. 12.015 de 05 abr. 2005. Belo Horizonte: DOM, 2005.

BELO HORIZONTE. *Lei Orgânica do município de Belo Horizonte*. Belo Horizonte: PBH/ASSIRP/PRODABEL, 1990.

BELO HORIZONTE. Prefeitura Municipal. *Uso e ocupação do solo urbano de Belo Horizonte*. Belo Horizonte: PBH, 1976.

BELO HORIZONTE. Prefeitura Municipal. *Uso e ocupação do solo urbano de Belo Horizonte*. Belo Horizonte: PBH, 1985.

BENÉVOLO, Leonardo. *As origens da urbanística moderna*. Lisboa: Presença Martins Fontes, 1981. 167p.

BOURDIEU, Pierre. O campo científico. In: ORTIZ, Renato (Org). *Pierre Bourdieu*. São Paulo: Ática, 1983. p. 122-155.

BRASIL, Ministério do Meio Ambiente – MMA. Secretaria de Qualidade Ambiental nos Assentamentos Humanos – SQA. *Avaliação ambiental estratégica*. Brasília: MMA / SQA, 2002. 92p

BRASIL. Constituição (1988). *Constituição da República Federativa do Brasil*, 1988. [S.l.]: Tecnoprint, 1988.128p.

BRASIL. Lei nº 6.938 de 1981. Dispõe sobre a Política Nacional do Meio Ambiente, seus fins e mecanismos de formulação e aplicação. Diário Oficial da União, 31 ago 1981. [200-]. Disponível em: <www.jurisambiente.com.br/ambiente/arq_legislacao/Lei%20da%20Política%20Nacional%20do%20Meio%20Ambiente.pdf>. Acesso em 15 ago 2006.

BRÜSEKE, Franz Josef. Desestruturação e desenvolvimento. In: Viola E.; FERREIRA L. C. (Org.) *Incertezas de Sustentabilidade na globalização*. Campinas: UNICAMP, 1996. p. 103-132.

CÂMARA MUNICIPAL DE BELO HORIZONTE. Audiências Públicas da nova rodoviária. [200-]. Disponível em: <<http://cmbh.mg.gov.br>>. Acesso em: 10 set 2007.

CÂMARA MUNICIPAL DE BELO HORIZONTE. *Projeto de lei 26/96*. Belo Horizonte, [1995 – 1997].

CAMARGOS, Rodrigo Soares. *Rodrigo Soares Camargos*: inédito. Belo Horizonte: 14 jun 2007.1 fita cassete (30 min.). Entrevista concedida a Maria Auxiliadora de Moraes Moreira.

CARRION, Diego. Reflexões sobre a natureza e a ética das intervenções nas cidades. In: SEMINÁRIO INTERNACIONAL PRESERVAÇÃO: A ÉTICA DAS INTERVENÇÕES, dez 1996, Belo Horizonte. *Anais...* Belo Horizonte. IEPHA/MG, 1996. p.97- 107.

CASTELLS, Manuel. *A questão urbana*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1983.

CONSELHO NACIONAL DO MEIO AMBIENTE – CONAMA – *Resolução nº 1 de 23/01/1986*. [200-]. Disponível em: < <http://www.lei.adv.br/001-86.htm>. Acesso em 24 set 2005.

CONSELHO NACIONAL DO MEIO AMBIENTE – CONAMA – *Resolução nº 1 de 23/01/1986*. [200-]. Disponível em: < <http://www.lei.adv.br/009-87.htm>. Acesso em 24 set 2005.

CONSELHO NACIONAL DO MEIO AMBIENTE – CONAMA – *Resolução nº 1 de 23/01/1986*. [200-]. Disponível em: < <http://www.lei.adv.br/237-97.htm>. Acesso em 24 set 2005.

COSTA, Heloísa Soares de Moura. Desenvolvimento sustentável: uma contradição de termos? *Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais*, Recife. n.2, p. 55-71, 2000.

COSTA, Heloísa Soares de Moura. Sustentabilidade urbana: um debate colocado em prática? Reflexões a partir de São Francisco, CA e sua área metropolitana. In: ENCONTRO NACIONAL DE ESTUDOS POPULACIONAIS DA ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE ESTUDOS POPULACIONAIS – ABEP, 11. 1998, Caxambu. *Anais...Caxambu*, 1998. p.1-18.
Disponível em: <http://www.abep.org.br/usuario/GerenciaNavegacao.php?caderno_id=&busca=Pesquisar&caderno_id=&busca=Pesquisar&listaCadernos=&palavraChave=heloisa+costa&x=5&y=12>
Acesso em: 12 abr. 2006.

CRUZ, Sávio Souza. *Sávio Souza Cruz*: inédito. Belo Horizonte: 04 out 2005. 1 fita cassete (30 min.). Entrevista concedida a Maria Auxiliadora de Moraes Moreira.

DEMOCRATIZAÇÃO, PROCESSO E JUSTIÇA, 1., 2007, Belo Horizonte. [Informes proferidos pelo sociólogo Boaventura de Sousa Santos]. Belo Horizonte: Faculdade de Direito UFMG, 2007.

DUTRA, Tárzia Regina Coura. Belo Horizonte e a polêmica “nova rodoviária”. *Transposição*. Belo Horizonte, v.1, n.1, abr. 2006. p.2

ESTATUTO da cidade: o jogo tem novas regras. Belo Horizonte: CREA, 2002.

EPAMINONDAS, Letícia Maria Resende. *A legislação urbanística e a produção do espaço: estudo do bairro Buritis em Belo Horizonte*. 2006. 183 fl., Dissertação (Mestrado em Geografia) Instituto de Geociências, Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, 2006.

FERNANDES, Edésio; ALFONSIN, Betânia (Org.) *Direito urbanístico: estudos brasileiros e internacionais*. Belo Horizonte: Del Rey, 2006. 367p

FERNANDES, Edésio. Desenvolvimento sustentável e política ambiental no Brasil: confrontando a questão urbana. In: FERNANDES, E. ; RUGANI, J. M., org. *Cidade, memória e legislação: a preservação do patrimônio na perspectiva do direito urbanístico*. Belo Horizonte: IAB-MG, 2002 a. p.243-254.

FERNANDES, Edésio. Direito urbanístico e política urbana no Brasil: uma introdução. In: FERNANDES, Edésio (Org.). *Direito urbanístico e política urbana no Brasil*. Belo Horizonte: Del Rey, 2001. p.11-52.

FERNANDES, Edésio. Legislação ambiental brasileira: panorama geral e breve avaliação. In: FERNANDES, E. ; RUGANI, J. M. (Org.) *Cidade, memória e legislação: a preservação do patrimônio na perspectiva do direito urbanístico*. Belo Horizonte: IAB-MG, 2002 b. p.51-67.

FERNANDES, Edésio. *Repensando a terra pública da União*. [200-] Disponível em: www.cidades.gov.br/media/regularizacaoafundiaria/repensandoasterraspUBLICASdauniaio.pdf
Acesso em: 11 nov. 2005.

FOLHA DO PADRE EUSTÁQUIO. Belo Horizonte: Jeferson de Andrade, v. 9, n. 150, abr. 2007. 8 p.

FREITAS, Carlos Machado de; BARCELLOS, Christovam; PORTO, Marcelo Firpo de Souza. Justiça ambiental e saúde coletiva In: ACSELRAD, Henri et alli. *Conflitos ambientais no Brasil*. Rio de Janeiro: Relume Dumará; Fundação Heinrich Böll, 2004. p.245-294.

GARCIA, Roney. Nova rodoviária será controlada pela PBH. *Estado de Minas*. Gerais / Administração / Política. Belo Horizonte, 05 ago. 1999. p. 29.

GOUTHIER, Juliana. Descobrindo a cidade. *Estado de Minas*, Belo Horizonte, 02 mai 1993.

GOUVEIA, Ronaldo Guimarães. Ronaldo Guimarães Gouveia: inédito. Belo Horizonte, 16 abr 2007. 1 fita cassete (60 min.). Entrevista concedida a Maria Auxiliadora de Moraes Moreira.

GUIMARÃES, Roberto P. A ética da sustentabilidade e a formulação de políticas de desenvolvimento. In: VIANA, G; SILVA, M; DINIZ, N. (Org.). *O desafio da sustentabilidade: um debate sócio-ambiental no Brasil*. São Paulo: Fundação Perseu Abramo, 2001. p. 43-71.

HOGAN, Daniel Joseph. *População e meio ambiente*. TEXTOS NEPO, Campinas, SP, v. 16, p. 1-80, 1989.

INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE - IBAMA. *Avaliação de impacto ambiental: agentes sociais, procedimentos e ferramentas*. Brasília: IBAMA, 1995.

JESUS, Luiz Gonzaga de. Câmara Municipal debate rodoviária de BH. *Folha do Padre Eustáquio*, Belo Horizonte, ano 9, n.150, abr. 2006. p.1.

LASCHEFSKI, Klemens; COSTA, Heloísa Soares de Moura. Segregação social como externalização de conflitos ambientais: a elitização do meio ambiente na APA-Sul, Região Metropolitana de Belo Horizonte. In: ENCONTRO DA ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE PESQUISA E PÓS GRADUAÇÃO - ANPPAS, 3, 2006, Brasília. *Anais...* Brasília, 2006. Disponível em: <http://www.anppas.org.br/encontro_anual/encontro3/GT6.html>. Acesso em: 30 ago. 2007.

LEANDRO, Ernani Ferreira. *Ernani Ferreira Leandro*: inédito. Belo Horizonte, 19 jun 2007. 2 fitas cassete (90 min.). Entrevista concedida a Maria Auxiliadora de Moraes Moreira

LEANDRO, Ernani Ferreira. Pesquisa sobre Licitação, antes do povo escolher onde será a obra? Isto é administração participativa? *Transposição*. Belo Horizonte, v.1, n.1, abr. 2006. p.1.

LEFÈBVRE, Henri. A revolução urbana. Belo Horizonte: Ed. UFMG, 1999.

LEFÈBVRE, Henri. O direito à cidade. SP: Documentos, 1969.

LEMOS, Linovaldo Miranda. As intervenções no urbano: alicerces para interesses de mercado? In: SEMINÁRIO ARQUITETURA E CONCEITO, 2, 2005, Belo Horizonte. *Anais...* Belo Horizonte, [EA / UFMG] 2005. \ CD-ROM.

LERNER, Jaime. Entrevista: *O futuro das cidades*. Programa "Palavra Cruzada", Rede Minas, Belo Horizonte, 25 jul 2007.

LIMA, Flávia Pires Nogueira. Recursos hídricos e conflitos sociais. In: ENCONTRO NACIONAL DA ANPUR, 9, 2001, Rio de Janeiro. *Anais...* Rio de Janeiro: ANPUR, 2001. v.2, p. 1135 - 1145.

LOTT, Ricardo. *Ricardo Lott*: inédito. Belo Horizonte, 29 mai 2007. 1 fita cassete (50 min.). Entrevista concedida a Maria Auxiliadora de Moraes Moreira.

MARQUES, Karla Maria Vilas. *Karla Maria Vilas Marques*: inédito. Belo Horizonte: 14 jun 2007. 1 fita cassete (30 min.). Entrevista concedida a Maria Auxiliadora de Moraes Moreira.

MENEGASSI, Jaqueline; OSÓRIO, Letícia Marques. Do estudo de impacto de vizinhança. In: MATTOS, Liana Portilho (Org.). *Estatuto da Cidade comentado*: lei n.10.257, de julho de 2001. Belo Horizonte: Mandamentos, 2002. p.233 a 254.

MEYER, Marcus Vinícius Rios. *Marcus Vinícius Rios Meyer*: inédito. Belo Horizonte, 11 jul 2007. 1 fita cassete (50 min.). Entrevista concedida a Maria Auxiliadora de Moraes Moreira

MINAS GERAIS. Constituição (1989). *Constituição do Estado de Minas Gerais*. 13 ed. Belo Horizonte: Assembléia Legislativa do Estado de Minas Gerais, 2007. Disponível em <<http://www.almg.gov.br/downloads/ConstituicaoEstadual.pdf>> Acesso em 15 ago. 2007.

MINAS GERAIS. Lei 15.979 de 2006. Cria a Estação Ecológica do Cercadinho e dá outras providências. Minas Gerais Diário do Executivo, 14 jan. 2006. p.2 col.1.

MONTE-MÓR, Roberto Luís M. A cidade e o urbano. In: BRANDÃO, Carlos Antônio Leite (Org.) *As cidades da cidade* Belo Horizonte: IEAT/UFMG, 2006a.

MONTE-MÓR, Roberto Luís M. A questão urbana e o planejamento urbano regional no Brasil contemporâneo. In: DINIZ, Clélio Campolina Diniz; CROCCO, Marco Aurélio (Org.). *Economia regional e urbana*: contribuições teóricas recentes. Belo Horizonte: UFMG, 2006b. v. 1.

MONTE-MÓR, Roberto Luís M. Urbanização extensiva e lógicas de povoamento: um olhar ambiental. In: M. SANTOS; M.A. SOUZA; M.L. SILVEIRA (org) *Território, globalização e fragmentação*. São Paulo: Hucitec/Anpur, 1994.

MOREIRA, Antônio Cláudio. *Conceitos de ambiente e impacto ambiental aplicáveis ao meio ambiente urbano*. São Paulo: [s.n.], 1997.

MOREIRA, Maria Auxiliadora de Moraes. Legalidade e legitimidade no licenciamento ambiental de empreendimentos de impacto de iniciativa do poder público municipal em Belo Horizonte. In: SEMINÁRIO NACIONAL METRÓPOLE: GOVERNO, SOCIEDADE E TERRITÓRIO – PARTICIPAÇÃO SOCIAL E DINÂMICAS ESPACIAIS, 2, 2007, Rio de Janeiro. *Anais...*Rio de Janeiro: [s.n], 2007. \ CD-ROM.

MOREIRA, Maria Auxiliadora de Moraes. Estudo de Impacto de Vizinhança: instrumento propulsor de participação no desenvolvimento e gestão social de territórios? COLÓQUIO INTERNACIONAL SOBRE PODER LOCAL – DESENVOLVIMENTO E GESTÃO SOCIAL DE TERRITÓRIOS. Salvador. *Anais...* Salvador: [s.n], 2006.\ CD-ROM.

Legalidade e legitimidade no licenciamento ambiental de empreendimentos de impacto de iniciativa do poder público municipal em Belo Horizonte. In: SEMINÁRIO NACIONAL METRÓPOLE: GOVERNO, SOCIEDADE E TERRITÓRIO – PARTICIPAÇÃO SOCIAL E DINÂMICAS ESPACIAIS, 2, 2007, Rio de Janeiro. *Anais...*Rio de Janeiro: [s.n], 2007. \ CD-ROM.

NIEMELÄ, Jarí. Is there a need for a theory of urban ecology? *Urban Ecosysetems*, Helsinki, v.3, n.1, p.57-65, mar 1999. Disponível em: <[http://www.springerlink.com/\(10u5e2n2e4qzpv45kzv wokfu\)/app/home/contribution.asp?re..](http://www.springerlink.com/(10u5e2n2e4qzpv45kzv wokfu)/app/home/contribution.asp?re..)> Acesso em 25 maio 2006. (Abstract).

NOVAS rodoviárias de BH começam a sair do papel. *Estado de Minas*, Belo Horizonte, 06 mai 1994. Transporte. p. 24.

PORTA, Marcos de Lima. *Diálogo Democrático: o judiciário precisa usar mais a audiência pública*. [200-]. Disponível em <<http://conjur.estadao.com.br/static/text/41008,1>> Acesso em: 08 ago. 07.

PREFEITURA DE BELO HORIZONTE – PBH. *Decreto n. 5.362, de 4 de junho de 1986*. [200-]a. Disponível em: <<http://bh5.pbh.gov.br/legislacao.nsf/42d34f6e3014477e0325679f0041f8fa/6855629712a5a30b032567a9004bc577?OpenDocument>>. Acesso em: 24 set 2006.

PREFEITURA DE BELO HORIZONTE – PBH. *Decreto n. 5.893 de 16 de março de 1988*. [200-]b. Disponível em: <<http://bh5.pbh.gov.br/legislacao.nsf/42d34f6e3014477e0325679f0041f8fa/6855629712a5a30b032567a9004bc577?OpenDocument>>. Acesso em: 24 set. 2006.

PREFEITURA DE BELO HORIZONTE. *Deliberação normativa n.19/98*. [200-]c. Disponível em: < http://portal1.pbh.gov.br/pbh/index.html?id_conteudo=850&id_nivel1=-1>. Acesso em: 24 set. 2005.

PREFEITURA DE BELO HORIZONTE – PBH. *Deliberação normativa n.39/02*. [200-]d. Disponível em: < http://portal1.pbh.gov.br/pbh/index.html?id_conteudo=850&id_nivel1=-1>. Acesso em: 24 set. 2005.

PREFEITURA DE BELO HORIZONTE – PBH. *Deliberação normativa n.41/02*. [200-]e. Disponível em: < http://portal1.pbh.gov.br/pbh/index.html?id_conteudo=850&id_nivel1=-1>. Acesso em: 24 set. 2005.

PREFEITURA DE BELO HORIZONTE – PBH. *Deliberação normativa n.42/02*. [200-]f. Disponível em: < http://portal1.pbh.gov.br/pbh/index.html?id_conteudo=850&id_nivel1=-1>. Acesso em: 24 set. 2005.

PREFEITURA DE BELO HORIZONTE – PBH. *Lei n. 7.277 de 17 de janeiro de 1997*. [200-]g. Disponível em:
<<http://portal1.pbh.gov.br/pbh/index.html?idNv2=173&idConteudoNv2=844&emConstrucaoNv2=N&verServicoNv2=&idNivel1Nv2=34&nivel3=>>>. Acesso em: 24 set 2005.

PREFEITURA DE BELO HORIZONTE – PBH. *Lei n. 3.570 de junho de 1983*. [200-]h. Disponível em:
<http://bh5.pbh.gov.br/legislacao.nsf/42d34f6e3014477e0325679f0041f8fa/f6e1cc070c69fa70032567ad0047d560?OpenDocument>. Acesso em 24 set 2006.

PREFEITURA DE BELO HORIZONTE – PBH. *Lei n. 4.253 de dezembro de 1985*. [200-]i. Disponível em:
<<http://portal1.pbh.gov.br/pbh/index.html?idNv2=173&idConteudoNv2=844&emConstrucaoNv2=N&verServicoNv2=&idNivel1Nv2=34&nivel3=>>>. Acesso em: 24 set 2006.

PREFEITURA DE BELO HORIZONTE – PBH. *Projeto de lei 655 de 24 de agosto de 2005*. [200-]j. Disponível em: < <http://www.cmbh.mg.gov.br/images/stories/divpro/pl655.pdf> >. Acesso em 08 jan. 2007

ROCCO, Rogério. *Estudo de impacto de vizinhança: instrumento de garantia do direito às cidades sustentáveis*. Rio de Janeiro: Lúmen Júris, 2006.

ROLNIK, Raquel. *A cidade e a lei : legislação , política urbana e territórios na cidade de São Paulo*. 2 ed São Paulo : Studio Nobel ; Fapesp, 1999. (Coleção cidade aberta).

SANTOS, Boaventura de Sousa. O Estado, o direito e a questão urbana. In: FALCÃO, Joaquim de Arruda (Org.). *Conflito de direito e propriedade: invasões urbanas*. Rio de Janeiro: Forense, 1984. p.1-77.

SANTOS, Boaventura de Sousa. *Um discurso sobre as ciências*. 2.ed. São Paulo : Cortez, 2004.

SANTOS, Daniela Maria Penna Amorim Carvalho. Descobrimos aspectos ambientais na legislação urbanística de Belo Horizonte: uma discussão em torno do caso das ZEISs. In: FERNANDES, Edésio; RUGANI, Jurema M. (Org). *Cidade, memória e legislação: a preservação do patrimônio na perspectiva do direito urbanístico*. Belo Horizonte: IAB-MG, 2002. p. 267-275.

SANTOS, Odair Braga. *Odair Braga Santos*: inédito. Belo Horizonte, 19 jun 2007. 1 fita cassete (10 min.). Entrevista concedida a Maria Auxiliadora de Moraes Moreira

LEANDRO, Ernani Ferreira. *Ernani Ferreira Leandro*: inédito.

SILVA, De Plácido e. *Vocabulário jurídico*. 26. ed. Rio de Janeiro: Forense, 2005. 1501 p.

SILVA, Radamés Teixeira da; MACHADO, Joany. *A questão da nova rodoviária de Belo Horizonte*: parecer sobre a transferência da rodoviária para o bairro Calafate. Belo Horizonte: [s.n.], 2006. Mimeografado.

SOARES, Evanna. *A audiência pública no processo administrativo*. [200-]. Disponível em: <<http://jus2.uol.com.br/doutrina/texto.asp?id=3145>>. Acesso em 25 ago 2007.

SOJA, Edward W. *Postmetropolis: critical studies of cities and regions*. Oxford: Malden: Blackwell, 2000.

STRUCHEL, Andréa. *Andréa Struchel*: inédito. Campinas, 14 ago 2007. Entrevista concedida a Maria Auxiliadora de Moraes Moreira por e-mail.

TERMINAL rodoviário de BH é um dos mais modernos do país. *Minas Gerais*, Belo Horizonte, 15 ago 1997.

TERMO de Referência para a elaboração do estudo de impacto ambiental – EIA/RIMA : Usina Hidrelétrica de Tijuco Alto [s.n.]: [S.l.], 2004. Disponível em: <<http://www.cenc.com.br/projetos/tijucoalto/TermosReferencia/IBAMA.pdf>>. Acesso em 14 ago 2005.

TOMMASI, Luiz Roberto. *Estudo de Impacto Ambiental*. São Paulo: CETESB: Terragraph Artes e Informática, 1993.

UMA lei que mudou o Brasil. *Ambiente Legal*, [São Paulo], v.1, n. 4, dez. 2001/ jan/fev. 2002. Disponível em: <www.pinheiropedro.com.br/amblegal/amblegal0004/umalei.htm> Acesso 24 ago 2006.

VAINER, Carlos B. População, meio ambiente e conflito social na construção de hidrelétricas. In: MARTINE, G. (Org). *População, meio ambiente e desenvolvimento: verdades e contradições*. Campinas: Ed da UNICAMP, 1993. p.183-207.

VIOLA, Eduardo J.; LEIS, Hector R. A evolução das políticas ambientais no Brasil, 1971-1991: do bissetorialismo preservacionista para o multissetorialismo orientado para o desenvolvimento sustentável. In: HOGAN, Daniel Joseph; VIEIRA, Paulo Freire (Org.) *Dilemas sócio-ambientais e desenvolvimento sustentável*. Campinas: Ed. da UNICAMP, 1992. p. 73-102. (Coleção Momento).

APÊNDICES

APÊNDICE A

Histórico da rodoviária de Belo Horizonte a partir da retomada da idéia de sua descentralização na década de 90, contado através da imprensa.

Manchete	Texto	Fonte / Caderno / Página / Data	Classificação da notícia
“AL debate taxas da rodoviária de BH – Comissão de Defesa do Consumidor convoca representantes da Adter e DER”	“O deputado Marcos Helênio (PT) destacou, ainda, que todas as vezes que a Adter e o DER são chamados para prestar informações à Assembléia, ele não consegue perceber até onde vai o interesse do órgão público e o da empresa privada. ‘Há um conluio entre o DER e a Adter’, disse o parlamentar...”	Jornal Minas Gerais, Legislativo, p.2, 14 mai 1997	Reclamações e denúncias quanto à administração da rodoviária
“Adter terá que explicar cobrança – Deputado suspeita de sonegação e diz que o DER não tem qualquer controle sobre a rodoviária”	“O deputado levantou a suspeita de sonegação da receita do terminal, com a conivência do DER.”o Movimento das Donas-de – Casa de Minas Gerais, a Associação Brasileira do Consumidor e a Comissão de Defesa do Consumidor da OAB entram com ação na Justiça contra a cobrança abusiva de taxas na rodoviária.”	Jornal Estado de Minas, Cad.Gerais/Consumidor/Polícia, p.28, 14 mai 1997	Reclamações quanto à administração da rodoviária
A situação irregular da rodoviária de BH	“O caso do Terminal Rodoviário de Belo Horizonte é, então, apenas uma peça de um grande quebra-cabeças, mas detém determinados contornos que o tornam emblemático. Os referidos pareceres, da CPI da Câmara de Licitação, foram, respectivamente, derrotados nos plenários da Assembléia e do Tribunal de Contas, demarcando claramente o poder dos personagens envolvidos no problema.” “Apesar de extinto o contrato em junho de 1995, a ADTER permaneceu dirigindo o Terminal Rodoviário até setembro de 1997 sem qualquer justificativa legal....A prorrogação do contrato, efetivada em setembro último, porém, veio deixar bem clara a completa perda de vergonha dos dirigentes governamentais, na medida em que tornaram explícita a utilização do espaço público para o benefício de determinados segmentos privados, em evidente confronto com o direito e os interesses da sociedade. Certo é que, diante do fato, inúmeras medidas podem ser tomadas, seja no âmbito do próprio	Jornal O Tempo, p.10, 23 (25?) nov 1997	Conflitos entre interesses de segmentos privados e o direito e interesses da sociedade

	Poder Executivo, seja através do Legislativo, talvez até mediante a instalação de uma CPI. O Tribunal de Contas, por sua vez, deverá estar atento ao problema, impondo-lhe as providências cabíveis, bem como cabe aí a ação moralizadora do Ministério Público, como de qualquer cidadão indignado que, desejando, poderá impetrar uma Ação Popular contra a ilegalidade.”		
“Opiniões divididas”	“A guia turística Carmem Araújo não aprova a mudança de local. ‘A rodoviária fica em uma área central. Se colocar próximo à rodovia, vai dificultar o acesso’, diz.”.	Jornal Hipercentro, Cidade 3 s/p, 20 nov 1998	O ponto de vista de uma guia turística
“Reação contra vendada rodoviária – Comerciantes, camelô s e vereadores se juntam à prefeitura para impedir projeto do governo do Estado”	“O segundo andar do prédio da rodoviária seria utilizado como um ‘shopping popular’. Houve divergências ontem na Câmara sobre quem estaria apto a funcionar no local. Enquanto representantes dos camelôs e trabalhadores da economia informal pedem o deslocamento para o ‘shopping’ dos ambulantes ilegais, a Regional Centro-Sul gostaria de ‘limpar’ o Centro dos camelôs, enviando os licenciados para o prédio e outros lugares. Segundo o administrador da Regional Centro-Sul, Wagner Caetano.....O projeto faria parte da proposta de revitalizar o centro da cidade.” / “O próprio presidente da Associação de Comerciantes do Hipercentro, Pedro Bacha, afirmou que os camelôs licenciados podem ficar nas ruas, desde que a rodoviária seja mantida. ‘Se tirar a rodoviária, o que vai sobrar para o comércio no Centro, já tão esquecido?’, pergunta.”	Jornal Estado de Minas, Cad.urb/ adm., p.30, 18 mai 1999	Evidências da proposta de “revitalização do hipercentro” em conflito com interesses econômicos do Centro
“Rodoviária muda de mãos – Selado acordo para ceder prédio ao município. PBH construirá nova estação”	“O Prefeito Célio de Castro (PSB) e o governador Itamar Franco (PMDB) fecharam ontem as bases do acordo para transferir ao município o prédio onde hoje funciona a Rodoviária de BH.” / “RODOVIÁRIA SERÁ transformada em nova estação do sistema BH-Bus e shopping popular”	Jornal Estado de Minas, Cad. Adm., p.27, 04 ago 1999	Municipalização da rodoviária
“Nova rodoviária será controlada pela PBH – Município pretende substituir DER no gerenciamento do serviço”	O convênio causou surpresa ao Departamento de Estradas de Rodagem – DER e à empresa Adter, que vem gerenciando a rodoviária desde 1990, com prazo renovado sem licitação.”A empresa e o órgão mantêm uma relação estreita.”	Jornal Estado de Minas, Cad. Adm., p.27, 05 ago 1999	Mudança na administração do terminal
“Vale a pena tirar a rodoviária do Centro?”	“Não gosto da idéia de tirarem a rodoviária do Centro. A localização aqui é boa, todo mundo já conhece e o acesso é fácil”/ “Acho que essa mudança não vai dar certo. “ O acesso no Centro é melhor e a gente pega um ônibus só para chegar até a rodoviária. ...Para que chega	Jornal Estado de Minas, Cad. Adm., p.27, 05 ago 1999	Impactos da saída da rodoviária do Centro

	de fora, já é complicado andar na cidade, imagina se a rodoviária for para outro bairro.” / “Seria uma ótima opção, uma vez que ela já não comporta mais a demanda, principalmente na época de festas, quando fica tumultuada” / “Acho uma boa a saída da rodoviária do Centro, mesmo porque moro no Prado e se ela fosse instalada no Calafate, seria ótimo para mim.”		
“Uma cidade em movimento”	“Um movimento diário de cerca de 100 mil pessoas faz da Rodoviária de Belo Horizonte um dos melhores pontos comerciais da cidade” / “A Rodoviária é considerada um dos locais de maior segurança do hipercentro e tem 29 lojas , policiamento e segurança própria” / “Uma polêmica recorrente quando se fala sobre a Rodoviária de Belo Horizonte é sobre a sua localização e possível transferência para um outro local mais afastado do centro da cidade. Para o gerente do terminal, Denis Quaresma, a mudança da rodoviária do hipercentro de Belo Horizonte é desnecessária e seria prejudicial ao usuário. ‘O Terminal funciona hoje com o mesmo número de usuários que tinha há 10 anos. Como há linhas interligando as principais cidades do interior do Estado aos grandes centros do país, as pessoas do interior já não precisam mais de passar pela Rodoviária de Belo Horizonte para se deslocar para outras cidades. Além disso, os ônibus que chegam e saem não transitam pelo Centro de Belo Horizonte. Eles apenas o tangenciam, não prejudicando o trânsito’, justifica Quaresma.”	Jornal Hoje em Dia, Classif. Intelig., p.1, 16 dez 1999	Localização sempre polêmica
“Rodoviária de BH será privatizada”	“A decisão é do governador Itamar Franco (sem partido) e foi oficializada ontem...” / “Prefeitura queria o local”	Jornal O Tempo. Cad. Ger., p.15, 05/07/2000	Privatização da Rodoviária de BH
“Proposta de leilão da Rodoviária é rejeitada”	“Vereadores reivindicam municipalização” – “...os vereadores pretendem iniciar um movimento contra a privatização e a favor da municipalização da rodoviária.”	Jornal Estado de Minas, Cad. Gerais, p.29, 06 jul 2000	Manifestações contra o leilão da rodoviária
“Terminal necessário para o Pace”	Segundo a assessoria de imprensa da Prefeitura de Belo Horizonte, a utilização do atual terminal rodoviário pelo sistema BHBUS permitiria a intervenção direta do Plano de Circulação na Área Central (Pace/Vetor Norte). Para o engenheiro Osias Baptista Neto, além de facilitar a ligação ao complexo da Lagoinha e às regiões Leste e Oeste da capital, o terminal urbano ainda contribuiria para o fim do congestionamento na área, ao trabalhar apenas com linhas troncais e alimentadoras, além de linhas metropolitanas mais curtas, que favoreceriam o acesso a Belo Horizonte dos denominados ‘passageiros sem mala’, oriundos de cidades localizadas em uma área de 100km. Aprovado na época pelo Departamento de Estradas de Rodagem (DER), o terminal rodoviário da Avenida Silva Lobo, no bairro Calafate, estaria de acordo com os planos da	Jornal O Tempo. Cad. Cidades, p.04, 07 /jul / 2000	Argumentação técnica da área de transportes

	[BHTrans] sic para a atual rodoviária da capital. Economicamente, o terminal da Silva Lobo também seria o mais viável, caso a cidade optasse pela construção de apenas uma nova rodoviária, segundo Baptista. 'Além da demanda, ele teria receita suficiente para pagar a sua construção e a operação, por mais de 20 anos, caso fosse administrado pela iniciativa privada', afirmou”		
“Rodoviária vai a leilão”	“Quatro dias após ter dado mostras à Prefeitura de que o processo de municipalização da Rodoviária de Belo Horizonte estava garantido, o governador Itamar Franco determinou a venda do terminal, que será levado a leilão nos próximos meses.”	Jornal Estado de Minas, Cad. Gerais, p.27, 12 ago 2000	Venda do TERGIP
“Nomeados integrantes da CPI da Rodoviária”	“Estão nomeados os membros da CPI que tem a missão de finalmente por em pratos limpos a polêmica que envolve o contrato de administração da Rodoviária de Belo Horizonte, entre o Departamento de Estradas de Rodagem (DER-MG) e a Administradora de Terminais Rodoviários S/A (Adter)”	Jornal Estado de Minas, Cad. Gerais, p.03, 05 ago 2000	CPI sobre contrato de administração da Rodoviária de Belo Horizonte
“Espaço interessa à Prefeitura de BH”	“Calafate, Belvedere II, Camargos e gameleira. Shopping poular de camelôs , estação do BHBUS ou elo de ligação entre outras rodoviárias. Nos últimos dez anos, vários destinos e ‘projetos’ para o terminal rodoviário foram divulgados pelo Estado, pela Prefeitura de Belo Horizonte ou por especialistas, mas da mesma forma que foram discutidos, acabaram engavetados.”...”O destino da atual rodoviária, como prevê a [BHTrans] sic , é que o espaço seja incorporado ao BHBUS e se transforme em um dos principais terminais do projeto.”	Jornal Estado de Minas, Cad. Adm Pol., p.27, 12 jun 2000	Disputa pela rodoviária
“Trânsito – Falta de recursos é impecilho para a nova Rodoviária, metrô subterrâneo e um segundo Anel BH do futuro na gaveta”	“Novo Terminal se arrasta há nove anos”	Jornal Hoje em Dia, Cad. Minas, p.1, 18 ago 2002	Descontinuidade política: recursos escassos e falta de planejamento a longo prazo para soluções e obras complexas
“Rodoviária Responsável por estudo sobre municipalização sustenta que, ao contrário do que diz a PBH, governador não garantiu cessão Procuradora	“Apesar de a administração municipal ter feito um pedido formal ao governo do Estado para a transferência da rodoviária, a Procuradoria Geral do Estado desmente que o caso já esteja definido e afirma que a concessão do serviço ainda está em estudo. A afirmação é mais um balde de água fria nas inúmeras negociações que foram feitas para decidir o futuro do terminal rodoviário.” /	Jornal Estado de Minas, Cad. Gerais., p.18, 17 ago 2002	Indefinição sobre a concessão da administração da rodoviária ao município

questiona prefeitura”			
<p>“Rodoviária deve ser integrada ao BH-Bus” / “Convênio será assinado com Itamar Franco” / “PBH confirma transferência da administração do terminal para o município, que deve ser oficializada na quarta feira”</p>	<p>“Quando a nova rodoviária ficar pronta, as linhas de ônibus serão transferidas e a prefeitura ficará com o prédio, localizado na Praça Rio Branco. ‘Ganhamos um prédio no coração da cidade, que pode abrigar qualquer coisa que nós quisermos’, comemorou Pimentel. O prefeito não adiantou o que pode ser implantado no local.” / “Nada está definido ainda. Especula-se muito sobre qual destinação irá ser dada ao prédio. Até agora, no entanto, a única coisa que está clara é que ele deve ser aproveitado no projeto de revitalização do hipercentro’, afirmou o procurador geral do município, Marco Antônio [Resende] sic Teixeira. De acordo com ele, a prefeitura entende que, para revitalizar o hipercentro, é preciso levar o terminal rodoviário para a periferia.” / “O prédio onde atualmente funciona a rodoviária de aabelo Horizonte vai se tornar, em breve, peça fundamental do projeto de revitalização do centro comercial da cidade.”</p>	<p>Jornal O Tempo, Caderno Cidades, p. 3, 02 nov 2002</p>	<p>Evidências da ligação da retirada da rodoviária do Centro com o projeto de revitalização do hipercentro</p>
<p>“PBH deve assumir rodoviária em 30 dias”</p>	<p>“...o Governo de Minas espera entregar para a Prefeitura de Belo Horizonte (PBH) a administração do Terminal Rodoviário Israel Pinheiro, conforme prevê um convênio assinado ontem no Palácio da Liberdade. O convênio não prevê a doação do prédio para o município, mas determina a retirada da Administradora do Terminal Rodoviário (Adter)...” / “Em um prazo de dois anos a Prefeitura de Belo Horizonte pretende construir na Via Expressa, na Gameleira, Região Oeste da capital, um novo terminal rodoviário.” / “O prefeito Fernando Pimentel ressaltou a importância do convênio assinado ontem para ajudar no projeto de revitalização da área central de BH”</p>	<p>Jornal Hoje em Dia, Cad. Minas, p.15, 07 nov 2002</p>	<p>Convênio para a municipalização da rodoviária – primeiro passo para a construção do novo terminal e revitalização do hipercentro</p>
<p>“Nova rodoviária de Belo Horizonte: solução ou transferência de problema? Nos próximos dias, o governo do Estado deve oficializar a transferência da administração do terminal para a prefeitura; pelo projeto da BHTrans,</p>	<p>“...convênio....promete resgatar um antigo sonho da capital mineira de retirar a rodoviária da área central da cidade. O projeto, discutido pela primeira vez em 1974, deve sair das gavetas e da burocracia da administração pública para começar a ser viabilizado a partir de 2003 e, apesar da postura da Prefeitura de Belo Horizonte de manter o mistério sobre o assunto.....a nova rodoviária parece ter endereço definido: ...na Via Expressa próximo `a avenida Silva Lobo, na região Oeste da capital.” / “...o destaque do projeto á a integração do terminal com o metrô e o sistema BHBus de transporte metropolitano....a proximidade com as principais rodovias de ligação ao Estado como a BR-381, a BR-040 e o Anel Rodoviário.” / “Apesar do otimismo do prefeito para a realização da obra e da aprovação de especialistas em trânsito para a necessidade da remoção da rodoviária do</p>	<p>Jornal O Tempo, Caderno Cidades, p. 1, 10 nov 2002</p>	<p>Primeiras polêmicas em torno da nova rodoviária, a partir da administração pela prefeitura</p>

<p>que prevê instalações modernas e com alta capacidade de circulação de passageiros, a rodoviária deixará o local atual para se abrigar em um novo ponto da cidade: o Calafate, o que já está gerando questionamentos de moradores e urbanistas sobre a viabilidade do empreendimento”</p>	<p>centro da capital, o projeto já surge causando polêmica. Moradores da região Oeste e urbanistas se mostram céticos quanto à viabilidade da obra e do local escolhido para abrigar o novo terminal. Eles temem um congestionamento no trânsito dos bairros próximos à nova rodoviária, em razão de uma sobrecarga da já problemática Via Expressa. ‘Não somos contra um projeto de transferência da rodoviária para a região Oeste, mas o local terá que sofrer uma adequação...’, argumenta o corretor de seguros e morador do bairro Padre Eustáquio Raimundo Machado.</p> <p>Paulo Tarso Resende, doutor em transporte e logística, explica que não adianta se pensar em uma nova rodoviária sem se planejar as obras de sustentação” Aponta a necessidade de uma linha exclusiva para ônibus na Via Expressa, a construção de trincheiras e viadutos e a integração com o metrô, cuja construção se arrasta há 20 anos. / “Os valores da mudança de lugar do terminal rodoviário e a construção do novo prédio ainda são mantidos em sigilo pela prefeitura, mas, segundo engenheiros e urbanistas, a obra é complexa e precisará do investimento do capital privado para ser concluída.”</p>		
<p>“Adter será notificada a transferir rodoviária”</p>	<p>“A Procuradoria Geral do Estado já está preparando a notificação para que a Administradora do Terminal Rodoviário (Adter) entregue para a Prefeitura de Belo Horizonte (PBH) a administração da Rodoviária da capital.” / “O convênio prevê que a prefeitura terá que construir uma nova rodoviária e o prédio será doado ao Estado...”</p>	<p>Jornal Hoje em Dia, Cad. Minas, p.15, 28 nov 2002</p>	<p>Retirada da Administradora do Terminal Rodoviário (Adter)</p>
<p>“Prefeitura reassume a Rodoviária”</p>	<p>“O prefeito Fernando Pimentel conseguiu convencer o ex-governador Itamar Franco sobre a importância da transferência, alegando que essa seria o primeiro passo para a retirada da rodoviária do centro da capital.”</p>	<p>Jornal Hoje em Dia, Caderno Minas, p. 16, 27 jun 2003</p>	<p>Evidências da ligação da retirada da rodoviária do Centro com o projeto de revitalização do hipercentro</p>
<p>“Falta de estrutura afeta passageiros”</p>	<p>“Deficientes físicos têm problemas quanto ao acesso e à circulação no local” / “... o fato de ser tombada pelo patrimônio histórico municipal impede que sejam feitas alterações no prédio. De acordo com informações da arquiteta da PBH, Rita Gomes Lopes, várias reformas pleiteadas por seus usuários não são viáveis.” / “Uma nova deve ser implantada na Via Urbana Leste/OesteO taxista Enéias Rodrigues Horta, que trabalha na rodoviária há 22 anos, aprova: ‘Aqui, o acesso é muito complicado e a mudança deve dificultar também a ação de taxistas ilegais que lesam passageiros’.”</p>	<p>Jornal Hoje em Dia, Caderno Minas, p. 20, 24 jan 2004</p>	<p>Problemas da atual rodoviária</p>
<p>“Nova rodoviária Prefeitura</p>	<p>Está marcada para hoje a audiência pública que vai colocar em discussão o processo de licenciamento ambiental do projeto da nova</p>	<p>Jornal Estado de Minas, Cad. Gerais., p.23,</p>	<p>Informações divulgadas para a</p>

<p>recebe sugestões”</p>	<p>rodoviária de Belo Horizonte, no auditório do Centro Federal de Educação Tecnológica (Cefet), na Avenida Amazonas, 5.253, bairro Nova Suíssa, Oeste da capital, a partir das 19h30, conforme informou o Estado de Minas, do dia 16. O evento é parte do licenciamento ambiental prévio, que permite à população conhecer e discutir o projeto, seus impactos e a forma de minimizá-los, e apresentar sugestões e críticas. A audiência é aberta, gratuita e deve contar com a presença da comunidade belo-horizontina.</p> <p>Para comunicar a população dessa região sobre a audiência, BHTrans distribuiu 500 folhetos às associações comunitárias dos bairros Calafate, Prado, Padre Eustáquio, Minas Brasil, Carlos Prates, Gameleira, Dom Cabral, Nova Gameleira, Nova Suíssa, Coração Eucarístico, Conjunto Habitacional Teresa Cristina; aos moradores da favela Vila Calafate, comerciantes da região, pessoal da Expominas e afixou cartazes em açougues, padarias e postos de saúde dos bairros.</p> <p>‘Além disso, colocamos faixas na Avenida Silva Lobo e uma outra ao lado da Vila Calafate. Há um ano a BHTrans vem fazendo reuniões com a comunidade que será mais impactada pela construção da nova rodoviária e estamos abertos para ouvi-los. A audiência pública é um instrumento regulado por lei e exigido pela Secretaria Municipal Adjunta de Meio Ambiente para o licenciamento do empreendimento’, explica o coordenador de Projetos Especiais da BHTrans, Célio Bouzada. Um dos principais impactos que a nova rodoviária vai trazer é o aumento no volume do trânsito de ônibus circulando pela área. Durante as obras, ruído e poeira. “Por isso é importante a participação da comunidade, para que ela nos indique alternativas e também que possa reclamar e sugerir melhorias’, completa Bouzada.”</p> <p>Mesmo sendo um empreendimento planejado pelo município, sua licença está sujeita a receber compensações ambientais e medidas mitigadoras em função do impacto ambiental que vai causar na região. Desde 1970, projetos indicam um terreno de 75 mil metros quadrados no bairro Calafate, Oeste da cidade, para abrigar o novo projeto do terminal de passageiros – no trecho entre a Avenida Teresa Cristina (sentido bairro/Centro, a Avenida Silva Lobo e a Linha 1 do metrô (Eldorado/Vilarinho). ...” / “o projeto da Nova Rodoviária propõe a implantação de um novo terminal rodoviário de passageiros com equipamentos e instalações mais modernas, como um sistema de segurança monitorado por câmeras, acesso por meio de elevadores e escadas rolantes, 56 plataformas integradas de</p>	<p>28 dez 2005</p>	<p>audiência pública para licenciamento ambiental</p>
--------------------------	---	--------------------	--

	<p>embarque/desembarque, estacionamento com capacidade para 380 veículos e um espaço comercial como um shopping center. Um dos principais argumentos da administração municipal para a transferência da rodoviária é a retirada dos ônibus da área central de Belo Horizonte, aliviando o trânsito do hipercentro, além de resgatar o aspecto ambiental da região.” / “... a empresa vencedora da licitação ficará responsável pelo projeto executivo do novo prédio, desocupação da área (hoje tomada em parte pela favela Calafate) remoção, reassentamento e indenização de famílias, construção da rodoviária, operação do terminal e exploração comercial, bem como execução das obras viárias no seu entorno.</p> <p>A concessão será feita para 25 anos de exploração do local, quando o terminal será devolvido à PBH. O terreno é de particulares e ainda não está definido como será feita a desapropriação. Levantamento prévio da Companhia Urbanizadora de Belo Horizonte (Urbel) indica cerca de 230 domicílios passíveis de algum tipo de indenização, e o projeto básico da BHTrans já prevê a construção de 60 unidades habitacionais para reassentamento.” / “ O destino do prédio onde funciona hoje o terminal, no Centro da cidade, ainda é incerto. Há informações de que o prédio possa abrigar no seu andar superior um grande centro comercial e, no piso inferior, onde funcionam o embarque e desembarque dos ônibus, ser readequado para uma estação do BHBUS. Pode ser um grande centro de artesanato de Minas Gerais ou um centro de convenções. Mas, por hora, são apenas especulações. A idéia é que a capacidade da nova rodoviária seja como a da atual: 35 mil passageiros por dia desembarcando e embarcando em uma frota de 750 ônibus.”</p>		
<p>Projeto para construção de novo terminal enfrenta resistência</p>	<p>“O projeto para a nova rodoviária da capital mineira se arrasta em lentos capítulos e sem o apoio da população. ...”O [Estudo de] impacto ambiental foi apresentado no último dia 28 de dezembro durante audiência pública no auditório do Cefet e recebeu muitas críticas de especialistas e da própria população, considerada por muitos como inapropriada. O presidente da Associação dos Moradores dos Bairros Calafate e Prado, Fernando Castro, por exemplo, teme a desvalorização dos imóveis e o aumento do fluxo de trânsito da população na região. Além disso, ele teme o aumento da criminalidade nos bairros. A BHTrans não nega os transtornos aos moradores durante a execução das obras já que o trânsito em alguns trechos deverá ser desviado. No entanto, há também a promessa de intervenções para melhorar o fluxo de veículos após o término do projeto.”</p>	<p>Jornal Tempo, Caderno Cidades, p. 8, 10 jan 2006</p>	<p>O Impactos da audiência pública para o licenciamento prévio da nova rodoviária</p>

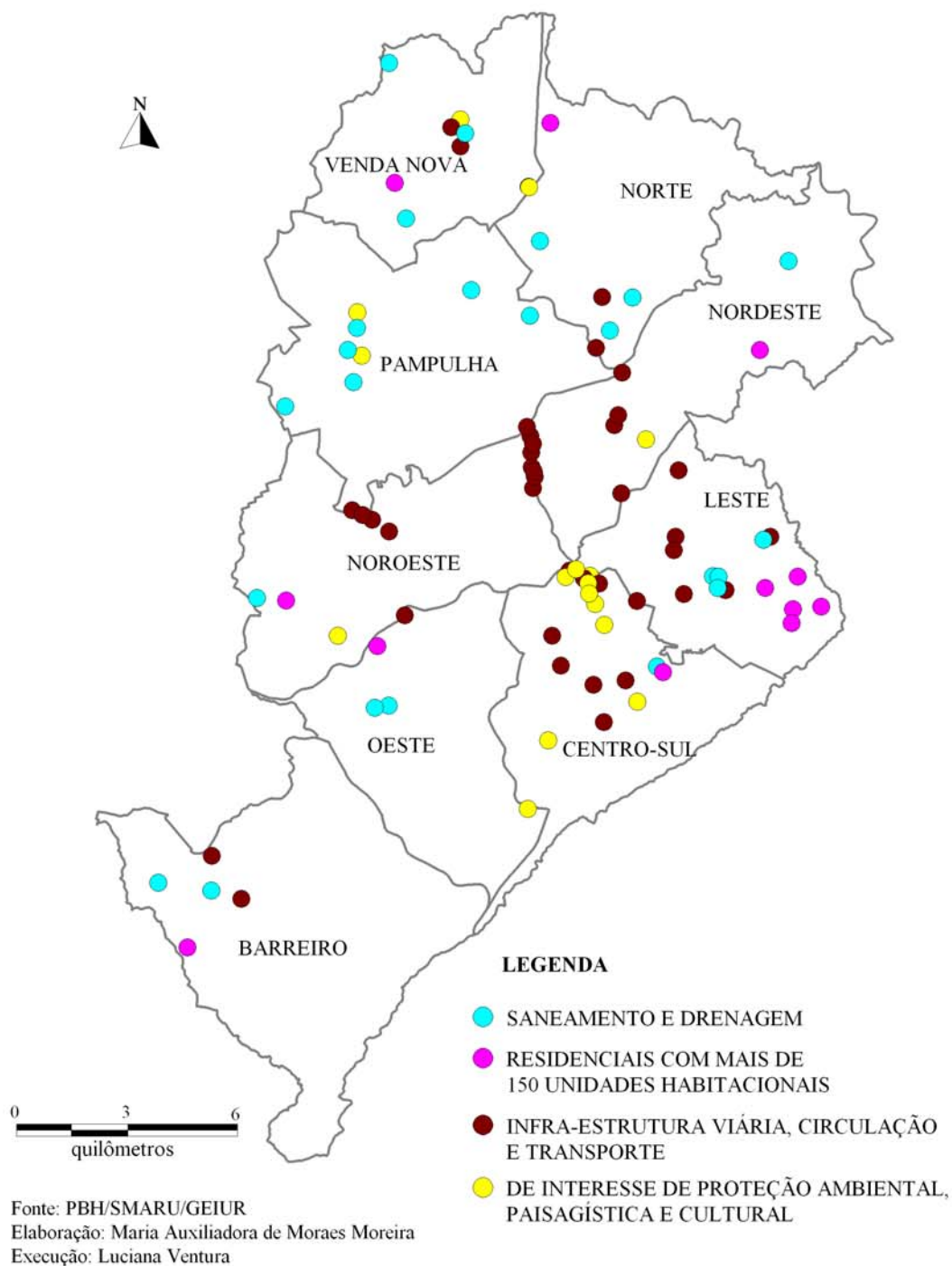
<p>“Nova rodoviária Comunidade teme impacto “Ale das conseqüências para o tráfego, o barulho e a poluição não são compatíveis com o tipo de ocupação que temos aqui, pois a maioria dos bairros é familiar – Ernani Ferreira Leandro, da associação comunitária dos bairros Gameleira e Nova Suíssa”</p>	<p>“Moradores das regiões Oeste e Noroeste de Belo Horizonte estão dispostos a brigar contra a instalação da nova rodoviária, que a prefeitura pretende construir num terreno ocupado da Vila Calafate. Líderes comunitários de pelo menos cinco bairros do entorno, como Nova Suíssa, Gameleira e Coração Eucarístico, rejeitam a obra, orçada em R\$35 milhões e planejam pedir ao prefeito Fernando Pimentel (PT) que desista de construir o terminal na área. O motivo são os impactos do megaempreendimento, que levará mais trânsito, poluição, barulho e população para uma área já conturbada da cidade..... Os representantes das comunidades preparam documento com reivindicações e opções à construção, que serão discutidas em assembléia, nos próximos dias, e enviadas ao poder público. ... os moradores alegam que os congestionamentos já s~so constantes e que chegada do novo vizinho pode descaracterizar os bairros. ‘... Os negócios que sobrevivem da rodoviária, como lojas e hotéis tendem a se multiplicar e mudar o perfil da região’, afirma Ernani Ferreira Leandro, conselheiro da Associação Comunitária Social, Cultural e Desportiva dos bairros Gameleira e Nova Suíssa e integrante do Núcleo de Estudos e Pesquisas da Agenda 21 Local (Nepal). O Nepal, que faz pesquisas de sustentabilidade na região, sugere a construção do imóvel em outras áreas da cidade. Uma delas é o Aeroporto Carlos Prates, da Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária (Infraero), que atualmente não recebe vôos de carreira. A área estava sendo negociada pelo governo do estado, para a construção do Centro Administrativo de Minas, mas foi descartada. ‘Trata-se de um terreno muito grande, muito próximo à BR-040 e ao Anel Rodoviário. Com algumas intervenções viárias, permitirá um escoamento muito melhor’, argumenta Ferreira. Outra opção é a instalação de rodoviárias de maior porte, nas entradas da capital. ‘ Assim os impactos podem ser distribuídos em várias regiões’. (localizar o aeroporto no mapa) ...O terminal enfrenta, ainda, a resistência da comunidade da Vila Calafate. Na área ocupada irregularmente por 600 famílias, a prefeitura pretende fazer 230 reassentamentos.’Até agora, sabemos muito pouco sobre o processo. Técnicos fizeram alguns levantamentos, mas nada foi dito sobre o valor dos imóveis. Só sairemos se as indenizações forem justas’, afirma o presidente da Associação Comunitária das Vilas Calafate, Amizade e Adjacências, Iafaelte Braga de Oliveira. O assessor da presidência da empresa, Ricardo Lott explica que, desde 1973, a prefeitura constatou os efeitos nocivos da</p>	<p>Jornal Estado de Minas, Cad. Gerais., p.22, 25 fev 2006 (?) 7?</p>	<p>Impactos temidos por vizinhança da nova rodoviária</p>
--	---	---	--

	rodoviária no Centro e estuda a mudança. ... ‘Mas nenhuma ofereceu tantas condições quanto o Calafate.’ ”		
“Acordo obriga prefeitura a transferir recursos da taxa de embarque para o DER, até a construção do novo terminal” / Rodoviária de BH dá prejuízo	“Um prejuízo de R\$3,4 milhões é o que a Prefeitura de Belo Horizonte amarga com o Terminal Rodoviário Israel Pinheiro, a rodoviária da capital. Há 20 meses na gerência do maior ponto de embarque e desembarque de ônibus da capital, a administração municipal tem que repassar metade da arrecadação ao Departamento de Estradas de Rodagem do Estado de Minas gerais (DER/MG). A transferência dos recursos faz parte de um acordo entre o município e o governo estadual e somente terá fim com a construção de um novo terminal, com licitação prevista para junho.” ...”O edital deveria ser publicado em dezembro passado. Porém, os estudos necessários para a publicação para as regras da licitação não foram concluídos. Atualmente, os técnicos da [BHTrans] sic tentam adaptar o anteprojeto da nova rodoviária. A proposta inicial, orçada em R\$65 milhões, será substituída por outra, mais barata. Com R\$40 milhões, a administração municipal pretende erguer um prédio de dois andares com a capacidade de receber cerca de 40 mil usuários por dia.”	Jornal Estado de Minas, Cad. Gerais., p.26, 17 mar 2006?	
“Dinheiro Público Desde que assumiu a rodoviária, prefeitura vem amargando déficit mensal de R\$100 mil, metade do preço de um ônibus – PBH tem prejuízo de R\$2,5 milhões”	“Para o gerente da rodoviária Ricardo Coutinho Camilo...não se trata de um mau negócio. ‘O prédio da rodoviária faz parte de um projeto maior, que é a revitalização do hipercentro’.” Em relação à atual sede da rodoviária, que pertence ao governo do estado, a previsão é que continue sendo permitida ao município a sua utilização. ‘A prefeitura tem a intenção de usar a edificação, mas não sabe ainda como’, disse Ricardo Lott [assessor da presidência da BHTRANS]. Um dos rumores é que poderiam ser instalados no local uma estação do projeto BHBUS e um espaço para eventos.”	Jornal Estado de Minas, Cad. Política, p.8, 19 jun 2006	Prejuízo em prol de um projeto maior: a revitalização do hipercentro

Fonte: elaborado pela própria autora, com base em recortes de jornal do APCBH.

APÊNDICE B

Empreendimentos de impacto de iniciativa do poder público municipal de Belo Horizonte licenciados a partir da vigência da Lei 7277/97



Metodologia para a elaboração do Mapa

Localizamos, no Mapa 1, empreendimentos de impacto de iniciativa do poder público municipal licenciados em BH a partir da vigência da Lei 7277/97, com o objetivo de ter um panorama do rebatimento espacial desses licenciamentos.

O Mapa I foi montado a partir da tabulação que fizemos de dados constantes na planilha de controle da Gerência Executiva do Conselho Municipal de Meio Ambiente – COMAM, a GEXMA, que contém listados todos os empreendimentos de impacto licenciados desde 1997, organizada pela gerente Maria Geralda de Castro Bahia. Com a ajuda técnica da Gerente de Programas de Inclusão Urbana – GEIUR, da PBH, Priscila Cheib Duarte Moreira, selecionamos os empreendimentos de iniciativa pública municipal, cerca de 82 unidades, e separamos os empreendimentos por órgão licenciador,. Após classificar cada empreendimento por período administrativo e natureza de atividade, a próxima etapa foi identificar o endereço de cada empreendimento pelo número de CTM (cadastro técnico municipal) da quadra onde se localizava. Daí veio a necessidade de expormos nossa metodologia de trabalho. Muitas vezes, as obras não se localizavam em quadras; outras referiam-se a várias quadras próximas, que, ao serem mapeadas, se sobrepunham, devido à escala adotada. Decidimos, então, marcar apenas um símbolo por empreendimento, exceto quando se estendia por vários trechos, como o alargamento da avenida Antônio Carlos, por exemplo. Tendo em vista que a filtragem da lista foi feita através dos empreendimentos que obtiveram Licença Prévia, tivemos que incluir na listagem aqueles que só tinham Licença de Implantação, porque eram obras abrangentes, em que o licenciamento prévio se deu de forma geral, para depois cada parte receber a Licença de Implantação – LI - individualmente. Este foi o caso do Projeto PACE, que obteve uma única LP, e, aconteceu em vários pontos da cidade, cada um com uma LI. Por outro lado, alguns empreendimentos se encaixavam em mais de uma natureza de atividade, como por exemplo, uma obra de canalização e pavimentação. Nestas situações, escolhemos a que melhor caracterizasse a obra, caso a caso. Finalmente, locamos os empreendimentos através do programa MAP-INFO, com o apoio técnico da arquiteta da GEIUR / PBH, Luciana Ventura Xavier, responsável pela execução do mapa. Portanto, o Mapa 1 foi obtido através de aproximações. Não se trata de dados exatos, devido às dificuldades existentes em sistematizá-los.

APÊNDICE C

**EMPREENDIMENTOS DE IMPACTOS DE INICIATIVA DO PODER PÚBLICO
MUNICIPAL LICENCIADOS APÓS A LEI 7277/97**

EMPREENDEDOR	EMPREENDIMENTO	NATUREZA DA ATIVIDADE	NOME DO LOGRADOURO	BAIRRO	REGIONAL	ANO DA LP	LICENÇA CONCEDIDA/N.º	LI	AUDIÊNCIA PÚBLICA	DATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA	ANO DA AUDIÊNCIA PÚBLICA	PERÍODO ADMINISTRATIVO DA AUDIÊNCIA	ANO DA LI	PERÍODO ADMINISTRATIVO DO PROCESSO
BHTRANS	Plano de Restruturação do Sistema de Transporte Coletivo de BH - BHBUS	5	Diversos	Diversos		1999	LP 067/99							2
BHTRANS	Plano de Restruturação do Sistema de Transporte Coletivo de BH - BHBUS	5	Diversos	Diversos		2002	LP 334/02							4
BHTRANS	Projeto PACE Av. Santos Dumont	5	Santos Dumont	Centro	CS	1999		LI 036/99						2
BHTRANS	Projeto PACE Praça Milton Campos	5	Milton Campos	Funcionários	CS	1998		LI 015/98						2
BHTRANS	Projeto PACE Av. Nossa Senhora do Carmo	5	Contorno	Savassi										2
BHTRANS	Projeto PACE Av. Nossa Senhora do Carmo	5	Nossa Sra. do Carmo	São Pedro										2
BHTRANS	Projeto PACE Av. Nossa Senhora do Carmo	5	Uruguai	Sion	CS	1999		LI 052/99						2
BHTRANS	Projeto PACE Av. Nossa Senhora do Carmo	5	Antônio de Albuquerque	Savassi										2
BHTRANS	Projeto PACE Assembléia	5	Ruas Alvarenga Peixoto, Gonçalves Dias, Martin de Carvalho e Avenidas Álvares Cabral, Olegário Maciel e Amazonas	Santo Agostinho	CS			LI 053/99						2
BHTRANS	Projeto PACE Av. do Contorno-Trechos I, V e VI	5	Trecho I: R. Prata/R. Juiz da Costa Val; Trecho V: R. Juiz da Costa Val/Av. Churchill e Trecho VI: Viaduto da Floresta/Av. Tereza Cristina	Floresta	CS			LI 050/99						2
BHTRANS	Projeto PACE Av. do Contorno-Trecho II	5	Trecho II: Av. Churchill/Viaduto da Floresta	Floresta	CS			LI 031/98						2
BHTRANS	Projeto PACE Av. do Contorno-Trechos III e IV	5	Trecho III: Av. Tereza Cristina/Av. Raja Gabaglia e Trecho IV: Av. Raja Gabaglia/R. Prata	Floresta	CS			LI 051/99						2
BHTRANS	Estação de Integração Venda Nova	5	Área indivisa 20.936,88 m², delimitada pelas Ruas Padre Pedro Pinto, Antônio Rodrigues Froes, Farmacêutico Raul Machado, Apatita e Água Marinha	Candelária	VN			LP 067/99						2
BHTRANS	Estação de Integração Barreiro	5	Av. Afonso Vaz de Melo, entre as ruas Honório Hermeto e Boaventura Costa e a faixa de domínio da MRS Logística	Barreiro de Baixo	B			LP 067/99						2
BHTRANS	Estação de Integração Intermodal José Cândido da Silveira	5	Rua Conceição do Pará	Santa Inês	L			LI 048/99						2
BHTRANS	Patio de estocagem da Estação Diamante	5	Rua do Torno s/n.º, lotes 01 e 02 do quarteirão 111	Diamante	B			LI 1235/05						5
BHTRANS	Requalificação da Esplanada da Praça Rui Barbosa	6	Espaço público delimitado pelas ruas da Bahia, dos Guaicurus, Aarão Reis e dos Caetés, cortado pela Av. dos Andradas	Centro	CS			LP 334/02						3
BHTRANS	Estação de Integração Intermodal Aarão Reis	5	Rua Aarão Reis, entre Praça Rui Barbosa e Viaduto Santa Tereza	Centro	CS			LP 334/02						3
BHTRANS	Mini – Estação Saudade BHBUS/ Ponto de Integração	5	Praça Louis Braille s/n.º - Saudade – Regional Leste	Saudade	L			LP 334/02						3
BHTRANS	Modificação geométrica de vias de tráfego, Projeto Corredor Niquelina e Adjacências	5	Trechos das vias: Rua Niquelina, Av. dos Andradas, Av. Alphonsus Guimarães, Av. Mem de Sá, Rua Maracanã, Rua Cachoeira Dourada e Rua Ponta Porã	Santa Efigênia	L			LI 1476/06						5
BHTRANS	Estação de Integração Intermodal Lagoinha	5	Av. do Contorno entre ruas do Acre e Saturnino de Brito	Lagoinha	NO			LI 519/02						3
BHTRANS	Terminal rodoviário, "Nova Estação Rodoviária de Belo Horizonte"	5	Av. Presidente Juscelino Kubitschek s/n.º, área à margem direita, sentido Bairro/Centro, entre Av. Teresa Cristina, Av. Silva Lobo e Linha 1 (Eldorado/Vilarinho) do Metrô	Calafate	O			LP 1273/06	SIM	28/12/05	2005			5

CONSELHO MUNICIPAL DO MEIO AMBIENTE - COMAM

EMPREENDEDOR	EMPREENDIMENTO	NATUREZA DA ATIVIDADE	NOME DO LOGRADOURO	BAIRRO	REGIONAL	ANO DA LP	LICENÇA CONCEDIDA/N.º	LI	AUDIÊNCIA PÚBLICA	DATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA	ANO DA AUDIÊNCIA PÚBLICA	PERÍODO ADMINISTRATIVO DA AUDIÊNCIA	ANO DA LI	PERÍODO ADMINISTRATIVO DO PROCESSO
SARMU-CS	Supressão de espécimes arbóreos em área domínio público / Igreja Sagrado Coração de Jesus	6	Av. Carandaí n.º 1.010	Centro	CS									4
Secretaria Municipal de Cultura	Empreendimento Estoril condomínio vertical residencial unifamiliar	6	Lotes 01 A 19 do quarteirão 106	Buritis	O			VIDE OBS.						4
SLU	Central de Tratamento de Resíduos Sólidos de Capitão Eduardo	4	Extremo nordeste do Município de Belo Horizonte, em terreno confrontante com os bairros Capitão Eduardo e Beija Flor, a leste, e Paulo VI, a oeste	Capitão Eduardo, Beija-flor, Paulo VI	NE		LP 062/99		SIM	24/02/99	1999			2
SLU	Aterro Sanitário, "Central de Tratamento de Resíduos Sólidos-CTRS"	4	Rodovia BR-040 km 531	Jardim Filadélfia	NO									5
SMAHAB	Empreendimento habitacional de interesse social, "Conjunto Habitacional Quibebe", a ser viabilizado através do PCS	1	Av. Magenta s/n.º, lote 05 do quarteirão 117, bairro Vitória, Regional Nordeste	Vitória	NE		LP/LI 1314/06				2006	5		5
SMMAS	Projeto de Captação de Água de Chuva	4			O									3
SMMAS	Revitalização da Ecoteca	6	Av. Afonso Pena, 4000 - 6º andar	Cruzeiro	CS									3
SMMAS	Curso de Extensão das Oficinas de Educação Ambiental	6	Av. Afonso Pena, 4000 - 6º andar	Cruzeiro	CS									3
SMPL	Intervenção ADE Interesse Ambiental	6	Praça Rio Branco	Centro	CS									2
SUDECAP	Intervenção ADE Interesse Ambiental	6	Entre as ruas Cruz Alta e Frei Luiz de Souza	João Pinheiro	NO									2
SUDECAP	Intervenção ADE Interesse Ambiental	6	Entre as ruas Professor Geraldo Fontes e Camilo Prates	União	NE									2
SUDECAP	Aquário de Peixes da Bacia do Rio São Francisco	6	Fundação Zoológica-FZB-BH- Av. Otacílio Negrão de Lima n.º 8.000	Bandeirantes	P									5
SUDECAP	PROPAM - Dragagem por sucção e recalque a longa distância (DLD) bacia da Pampulha	4	Interior da Lagoa da Pampulha, junto ao delta da Ilha dos Amores e do córrego Olhos d'Água	Pampulha	P			LI 188/01						2 e 3
SUDECAP	PROPAM - Unidade de tratamento dos córregos Ressaca e Sarandi por flotação em fluxo	4	Alça direita canal ilha - Lagoa da Pampulha	Pampulha	P			LI 369/02						2 e 3
SUDECAP	PROPAM - Canalização dos córregos Engenho Nogueira e Jaraguá	4	Margem direita do Ribeirão Pampulha, deságüe após a represa da Pampulha.	Área INFRAERO	P			LI 119/00						2
SUDECAP	PROPAM - Novo vertedouro da Barragem da Pampulha	4	Lagoa da Pampulha	Pampulha	P			LI 160/01						2 e 3
SUDECAP	PROPAM - Parque Ecológico Francisco Lins do Rego	6	Ilha península da Lagoa da Pampulha	Pampulha	P			LI 517/02						3
SUDECAP	PROPAM - Paisagismo e revitalização da Orla da Lagoa da Pampulha	6	Av. Otacílio Negrão de Lima	Diversos	P			LI 616/03						3
SUDECAP	OP 97, N.º 69, Tratamento de fundo de vale do córrego da Av. Tupã, Intervenção arborização	4 e 6	Trecho entre as ruas Guaporé e Ribeirão Arrudas	Nova Cintra	O									2
SUDECAP	OP 99/2000, N.º 111 - abertura de via, drenagem e pavimentação	4 e 5	Rua Boa Vista	São João Batista	VN									2
SUDECAP	OP 99/2000, N.º 08, Tratamento de fundo de vale do córrego Piratiranga e urbanização das ruas Virgínia de Matos-acesso 1, Conceição Januário e da Serra	4 e 5	Trecho entre a Rua Virgínia de Matos e galeria existente	Itaipu	B			LI 170/01						3
SUDECAP	OP 2001/2002, Tratamento de fundo de vale e urbanização da Rua Andorra	4 e 5	trecho entre avenidas Santa Terezinha e Atlântida	Santa Terezinha	P									4
SUDECAP	OP 2003/2004, n.º 98, Tratamento de fundo de vale do córrego da Av. Gandhi	4	Trecho entre a Av. Professor Clóvis Salgado e o limite dos municípios de Belo Horizonte e Contagem	Itatiaia	P			LI 1342/06						2 e 5
SUDECAP	OP 2005/2006, n.º 112, "Tratamento de fundo de vale do córrego da Rua Maria de Lourdes da Cruz"	4	Entre as ruas José Félix Martins e Jair Pereira da Costa	Mantiqueira	VN			LI 1601/07						5

CONSELHO MUNICIPAL DO MEIO AMBIENTE - COMAM

EMPREENDEDOR	EMPREENDIMENTO	NATUREZA DA ATIVIDADE	NOME DO LOGRADOURO	BAIRRO	REGIONAL	ANO DA LP	LICENÇA CONCEDIDA/N.º	LI	AUDIÊNCIA PÚBLICA	DATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA	ANO DA AUDIÊNCIA PÚBLICA	PERÍODO ADMINISTRATIVO DA AUDIÊNCIA	ANO DA LI	PERÍODO ADMINISTRATIVO DO PROCESSO
SUDECAP	Tratamento de fundo de vale do córrego do Cardoso	4	Córrego do Cardoso	Vilas Cafezal e Marçola	CS			LI 529/03						3
SUDECAP	Tratamento de fundo de vale do córrego Santa Terezinha	4	Córrego Santa Terezinha	Caetano Furquim	L			LI 525/03						3
SUDECAP	Tratamento de fundo de vale do córrego Santa Terezinha	4	Córrego Santa Terezinha	Caetano Furquim	L			LI 1514/07						3 e 5
SUDECAP	Tratamento de fundo de vale do córrego do Navio	4	Entre Ruas Furquim e Engenho Novo	Saudade	L			LI 539/03						3
SUDECAP	Tratamento de Fundo de Vale, Drenagem e Infra-estrutura do córrego do Navio (Av. Belém) - 2º trecho	4	Entre Ruas Itaperuna e Juramento	Saudade	L			LI 1602/07						3 e 5
SUDECAP	DRENURBS - Programa de Recuperação Ambiental e Saneamento dos Fundos de Vales e dos Córregos em Leito Natural do Município de Belo Horizonte	4	50 bacias/sub-bacias em diversas regiões do Município	Diversos			LP 532/03		SIM	11/03/03	2003	3		3
SUDECAP	Programa DRENURBS – Intervenções na sub-bacia elementar do córrego da Av. Baleares	4	Margem esquerda do Córrego Vilarinho	Europa	VN			LI 731/04						4
SUDECAP	Programa DRENURBS – Intervenções na sub-bacia elementar do córrego 1º de Maio	4	Área delimitada pelo polígono formado pelas ruas Santa Clara de Assis, Evangelina Ferreira Diniz, São Sebastião, Maria Ortiz, Rosalina Bandeira e Joana D'Arc	Primeiro de Maio, Providência e Minaslândia	N			LI 730/04						4
SUDECAP	Programa DRENURBS, "Intervenções na sub-bacia do córrego da Av. Nossa Senhora da Piedade"	4	Av. Nossa Senhora da Piedade	Aarão Reis	N			LI 1254/06						5
SUDECAP	Programa DRENURBS - Tratamento de fundo de vale do córrego da Av. Bacurus	4	Trecho entre imediações Rua André Rebouças, Conjunto Campo Alegre, e ribeirão Isidoro, bairro Vila Clóris, Regional Norte	Vila Clóris (eu preenchi)	N			LI 1483/06						5
SUDECAP	Programa DRENURBS, "Tratamento de fundo de vale, infraestrutura e reservatórios de detenção dos córregos Jatobá e Olaria"	4	Área circundada pelas avenidas Waldyr Soeiro Emrich (Via do Minério), Senador Levindo Coelho, Nélio Cerqueira e Afonso Vaz de Melo e pela Rua Olaria do Barreiro	Olaria	B									5
SUDECAP	Complexo Viário Av. Pedro II/Projeto Pedro II	5	Av. Dom Pedro II e bairros adjacentes	Jardim Montanhês	NO		LP 107/00		SIM	15/03/00	2000	2		2
SUDECAP	Alteração viária da Av. Presidente Antônio Carlos, inclusive construção de trincheira na confluência com Av. Santa Rosa	5	Trecho: Barragem da Pampulha/Rua Cônego Santa Apolônia	Diversos	NO		LP 589/03				2003			4?
SUDECAP	Alargamento da Av. Antônio Carlos, incluindo Obras de Artes Especiais (trincheiras e alargamento de viaduto)	5	Trecho entre o Complexo da Lagoinha e o Viaduto São Francisco – Regional Noroeste 1º Trecho: do Viaduto São Francisco (Anel Rodoviário - BR 262) à Rua Aporé	Diversos	NO		LP 663/04		SIM	07/01/04	2004	4		4
SUDECAP	Modificação geométrica de vias de tráfego de veículos com supressão de indivíduos arbóreos e impermeabilização de espaço público, "Alteração viária da Av. Presidente Antônio Carlos - 2º Trecho"	5 e 6	Entre as Ruas Aporé e Madalena	Aparecida e São Cristóvão	NO			LI 1587/07						4 e 5
SUDECAP	Linha Verde - Boulevard do Arrudas	5 e 6	Avenidas dos Andradas e do Contorno, no trecho entre a Alameda Ezequiel Dias e a Rua Rio de Janeiro	Centro	CS			LI 1010/05	SIM	05/07/05	2005	5		5

CONSELHO MUNICIPAL DO MEIO AMBIENTE - COMAM

EMPREENDEDOR	EMPREENHIMENTO	NATUREZA DA ATIVIDADE	NOME DO LOGRADOURO	BAIRRO	REGIONAL	ANO DA LP	LICENÇA CONCEDIDA/N.º	LI	AUDIÊNCIA PÚBLICA	DATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA	ANO DA AUDIÊNCIA PÚBLICA	PERÍODO ADMINISTRATIVO DA AUDIÊNCIA	ANO DA LI	PERÍODO ADMINISTRATIVO DO PROCESSO
SUDECAP	Linha Verde - Interseções na Av. Cristiano Machado	5	Cruzamento com as vias: Rua Jacuí e Av. Silvano Brandão; Av. José Cândido da Silveira; Av. Bernardo Vasconcelos/Via 710; Anel Rodoviário/BR-262; Av. Sebastião de Brito e Av. Waldomiro Lobo	Diversos	L, NE, P, N		LP 1026/05		SIM	07/07/05	2005	5		5
SUDECAP	Modificação geométrica de vias de tráfego de veículos com supressão de indivíduos arbóreos e impermeabilização de espaço público, "Revitalização e Alargamento da Av. Vilarinho"	5 e 6	Trecho entre Av. Dom Pedro I e Rua Bruxelas	Diversos	VN		LP 1082/05		SIM	11/08/05	2005	5		3 e 5
SUDECAP	Adequação viária da Rua Conselheiro Rocha	5	Trecho entre Rua Gustavo da Silveira e Av. Silvano Brandão	Floresta	L			LI 1405/06						5
URBEL	Plano Global Especifico	1	Aglomerado da Serra	Aglomerado da Serra	CS		LP 523/03							4?
URBEL	Urbanização de assentamentos subnormais - Vila Califórnia (PROPAM)	1 e 3	Área circundada pelos bairros Álvaro Camargos, Dom Bosco e Novo Dom Bosco, Aterro Sanitário, Conjuntos Habitacionais Califórnia I, II e III e bairro Califórnia	Califórnia	NO			LI 980/05						5
URBEL	Conjunto Habitacional Jatobá/Residencial Águas Claras	1	Praça Vale do Jatobá, s/n - lotes 02 a 05 do quarteirão 192, lotes 01, 03 e 05 a 08 do quarteirão 193 e lote 02 do quarteirão 195	Distrito Industrial do Vale do Jatobá	B		LP 158/01							3
URBEL	Plano Diretor Granja de Freitas	1	Área 548.966,74m², limitada sul com bairro Taquaril, leste com chácaras Granja de Freitas, oeste com bairros Alto Vera Cruz e Saudade e norte com Vila da Área e calha ribeirão Arrudas	Granja de Freitas	L		LP 232/01							2 e 3
URBEL	Plano Diretor Granja de Freitas	1	Área 548.966,74m², limitada sul com bairro Taquaril, leste com chácaras Granja de Freitas, oeste com bairros Alto Vera Cruz e Saudade e norte com Vila da Área e calha ribeirão Arrudas	Granja de Freitas	L		LP 1543/07							2 e 5
URBEL	Conjunto Habitacional Itatiaia	1	Rua Leblon (lote 39, quadra 22)	Sarandi	P			LI 068/99						2
URBEL	Empreendimento de uso residencial com mais de 150 unidades, "Conjunto Habitacional Jaqueline/ Residencial das Flores"	1	Rua Maurício Perillo n.º 27, 45, 63, 79, 91, e 103/Rua Sem Nome n.º 393, lotes 04 a 30 do quarteirão 106	Jaqueline	N		LP 184/01							3
URBEL	Conjunto Habitacional Granja de Freitas	1		Vera Cruz	L		15/04/98							2
URBEL	Conjunto Habitacional Granja de Freitas II e III	1		Vera Cruz	L			LI 030/98						2
URBEL	Conjunto Habitacional Granja de Freitas II e III	1		Vera Cruz	L			LI 089/99						2
URBEL	Conjunto Habitacional Granja de Freitas IV, V e VI	1		Vera Cruz	L			LI 1301/06						2 e 5
URBEL	Conjunto Habitacional Jardim Leblon	1	Rua Augusto dos Anjos n.º 2.021, lotes 02 a 15 quarteirão 002	Jardim Leblon	VN		LP 373/02							3
URBEL	Plano de Intervenção em ZEIS - Atendimento ao Art. 3º da DN 41/02	1, 3 e 6	Aglomerado Santa Lúcia - Diretrizes e Propostas Físicas	Aglomerado Santa Lúcia	CS									3
URBEL	Conjunto Habitacional Via Expressa	1	Terreno lindeiro à Rua Christina Maria Assis - lotes 08 a 23 do quarteirão 90	Califórnia / Camargos	NO		LP 645/03		SIM	11/12/03	2003	4		4
URBEL	Plano de desenvolvimento para o município, de interesse da coletividade, "Plano Diretor do Conjunto Taquaril"	1 e 3	Setores 1 a 12, divisa com os bairros Alto Vera Cruz, Saudade e Granja de Freitas e com o Município de Sabará	Vera Cruz	L		LP 1274/06							5
SUDECAP	OP 99/2000, N.º 111 - abertura de via, drenagem e pavimentação	4 e 5	Rua Boa Vista	São João Batista	VN									2

CONSELHO MUNICIPAL DO MEIO AMBIENTE - COMAM

EMPREENDEDOR	EMPREENHIMENTO	NATUREZA DA ATIVIDADE	NOME DO LOGRADOURO	BAIRRO	REGIONAL	ANO DA LP	LICENÇA CONCEDIDA/N.º	LI	AUDIÊNCIA PÚBLICA	DATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA	ANO DA AUDIÊNCIA PÚBLICA	PERÍODO ADMINISTRATIVO DA AUDIÊNCIA	ANO DA LI	PERÍODO ADMINISTRATIVO DO PROCESSO
LEGENDA														
PERÍODOS ADMINISTRATIVOS														
	PREFEITO													
1 - 1993 a 1996	Patrus Ananias													
2 - 1997 a 2000	Célio de Castro													
3 - 2001 a 2003	Célio de Castro / Fernando Damata Pimentel													
4 -2003 a 2004	Fernando Damata Pimentel													
5 -2005 a 2007	Fernando Damata Pimentel													
NATUREZA DAS ATIVIDADES														
1 - Residenciais com mais de 150 unidades habitacionais														
2 - Não residenciais com 6.000 m2 de área ou mais														
3 - De risco ambiental														
4 - Obra de saneamento e drenagem														
5 - Infra-estrutura viária, circulação e transporte														
6 - Em áreas de proteção ambiental, paisagística e cultural														

APÊNDICE D**LISTA DE ENTREVISTADOS****Andréa Struchel**

Advogada. Assessora Jurídica da Secretaria Municipal de Planejamento, Desenvolvimento Urbano e Meio Ambiente da Prefeitura Municipal de Campinas. Especialista em Interesses Difusos e Coletivos, pela Escola Superior do Ministério Público do Estado de São Paulo. Mestre em Urbanismo pela Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Pontifícia Universidade Católica de Campinas - PUC-Campinas. Professora de Direito Ambiental do Curso de extensão em Direito Ambiental da Faculdade de Direito da PUC-Campinas. Professora de Direito Ambiental da Escola de Governo do Servidor da Prefeitura Municipal de Campinas.

Cristina Helena Ribeiro Rocha Augustin

Diretora do Instituto de Geo-Ciências – IGC da UFMG - Geógrafa, professora associada do IGC – Departamento de Geografia – Representante da Associação Amigos do Bairro Bandeirantes no FADE.

Ernani Ferreira Leandro

Major da Reserva da Polícia Militar, engenheiro eletricitista e trabalha na área de telecomunicações, pertencente ao Comitê Gestor “Contra a instalação da Nova Rodoviária de BH na Vila Calafate” e Presidente do CONSEP-125; Presidente da Associação Comunitária Social, Cultural Desportiva dos bairros Gameleira e Nova Suíça e Adjacências – ACSCD.

Érvio de Almeida

Representante da Gerência de Auditoria de Valores Imobiliários – GEAVI da PBH

Flávia Mourão Parreira do Amaral

Secretária Municipal Adjunta do Meio Ambiente e Vice-Presidente do COMAM – Engenheira Civil

Karla Maria Vilas Marques

Arquiteta, Especialista em Urbanismo, Chefe da Divisão de Planejamento da Urbel. Coordenadora do Programa de Remoção e Reassentamento – PRR das Vilas Calafate e Amizade.

Marco Antônio de Rezende Teixeira

Procurador Geral do Município de Belo Horizonte

Marcus Vinícius Rios Meyer

Arquiteto e Urbanista – autor do projeto arquitetônico da Nova Rodoviária

Murilo de Campos Valadares

Secretário Municipal de Políticas Urbanas e Presidente do COMAM – Engenheiro

Odair Braga dos Santos

Morador da Rua Zurick, 61 – Gameleira, a 100 metros da Vila Amizade. Em 1999, foi fundador da Associação Comunitária das Vilas Calafate e Amizade, onde já morou. Trabalhou na CBTU (a linha do trem separa a Vila Amizade do Bairro Gameleira). Declara que conhece bem a realidade da comunidade e saber das suas dificuldades. Atualmente é representante da comunidade.

Osias Baptista Neto

Consultor da empresa responsável pelo EIA/RIMA – Engenheiro especializado na área de transportes.

Radamés Teixeira da Silva

Arquiteto e Urbanista – professor aposentado da Escola de Arquitetura da UFMG – consultor da ACSCD e co-autor de um dos pareceres enviados ao Ministério Público Estadual – MPE sobre a transferência da rodoviária para o bairro Calafate.

Ricardo Lott

Coordenador do projeto da Nova Rodoviária na BHTRANS – Engenheiro.

Rodrigo Soares Camargos

Técnico Social da Urbel. Responsável pela execução do PRR das Vilas Calafate e Amizade.

-

Ronaldo Guimarães Gouveia

Engenheiro Professor na Escola de Engenharia da UFMG – Departamento de Transportes. Doutor

Sávio Souza Cruz

Deputado Estadual e autor da Lei 7277/97. Foi também relator da LPOUSBH/96 e presidente da CMBH em 1997 e 1998.

Livros Grátis

(<http://www.livrosgratis.com.br>)

Milhares de Livros para Download:

[Baixar livros de Administração](#)

[Baixar livros de Agronomia](#)

[Baixar livros de Arquitetura](#)

[Baixar livros de Artes](#)

[Baixar livros de Astronomia](#)

[Baixar livros de Biologia Geral](#)

[Baixar livros de Ciência da Computação](#)

[Baixar livros de Ciência da Informação](#)

[Baixar livros de Ciência Política](#)

[Baixar livros de Ciências da Saúde](#)

[Baixar livros de Comunicação](#)

[Baixar livros do Conselho Nacional de Educação - CNE](#)

[Baixar livros de Defesa civil](#)

[Baixar livros de Direito](#)

[Baixar livros de Direitos humanos](#)

[Baixar livros de Economia](#)

[Baixar livros de Economia Doméstica](#)

[Baixar livros de Educação](#)

[Baixar livros de Educação - Trânsito](#)

[Baixar livros de Educação Física](#)

[Baixar livros de Engenharia Aeroespacial](#)

[Baixar livros de Farmácia](#)

[Baixar livros de Filosofia](#)

[Baixar livros de Física](#)

[Baixar livros de Geociências](#)

[Baixar livros de Geografia](#)

[Baixar livros de História](#)

[Baixar livros de Línguas](#)

[Baixar livros de Literatura](#)
[Baixar livros de Literatura de Cordel](#)
[Baixar livros de Literatura Infantil](#)
[Baixar livros de Matemática](#)
[Baixar livros de Medicina](#)
[Baixar livros de Medicina Veterinária](#)
[Baixar livros de Meio Ambiente](#)
[Baixar livros de Meteorologia](#)
[Baixar Monografias e TCC](#)
[Baixar livros Multidisciplinar](#)
[Baixar livros de Música](#)
[Baixar livros de Psicologia](#)
[Baixar livros de Química](#)
[Baixar livros de Saúde Coletiva](#)
[Baixar livros de Serviço Social](#)
[Baixar livros de Sociologia](#)
[Baixar livros de Teologia](#)
[Baixar livros de Trabalho](#)
[Baixar livros de Turismo](#)