

Geraldo Eustáquio Gonçalves

O CENTRO ADMINISTRATIVO DE MINAS GERAIS

Belo Horizonte

2008

Geraldo Eustáquio Gonçalves

O CENTRO ADMINISTRATIVO DE MINAS GERAIS

Trabalho de conclusão do curso de especialização em
Gestão Pública com Ênfase em Transportes e Obras
para obtenção do título de especialista da Escola de
Governo Professor Paulo Neves de Carvalho da
Fundação João Pinheiro

Professor Orientador: Nícia Raies Moreira de Souza

Belo Horizonte

2008

Geraldo Eustáquio Gonçalves

O CENTRO ADMINISTRATIVO DE MINAS GERAIS

Monografia apresentada como pré-requisito para obtenção do título de especialista em Gestão Pública com Ênfase em Transportes e Obras da Escola de Governo Professor Paulo Neves de Carvalho da Fundação João Pinheiro.

Banca Examinadora

Prof. Orientador: Nícia Raies Moreira de Souza

Prof. Elieth Amélia de Sousa

Belo Horizonte, 23 outubro de 2008.

RESUMO

O presente trabalho apresenta os diversos aspectos que cercam a implantação do Centro Administrativo de Minas Gerais, procurando identificar os vários impactos que advirão do empreendimento, notadamente os impactos ambientais, no vetor norte na capital, no sistema viário e no cotidiano dos servidores públicos. O tema é de grande relevância para as políticas públicas, a partir do impacto na relação entre o setor público e a sociedade em geral, não somente em termos de organização e administração dessa relação, mas também no que tange aos aspectos econômicos, políticos e sociais de sua implantação e funcionamento. Entretanto, o texto não traz uma discussão dogmática sobre as conseqüências positivas ou negativas da implantação de um projeto dessa envergadura; se propõe, especialmente, contextualizar a iniciativa do Governo de Minas Gerais.

Palavra-chave: Centro Administrativo de Minas Gerais, Perfil do servidor. Sistema Viário.

ABSTRACT

This work presents the different aspects surrounding the implementation of the Administrative Center of Minas Gerais, seeking to identify the various impacts that bring the enterprise, especially the environmental impacts in the north vector in the capital, the road system and the routine of public officials. The topic is of great relevance for public policy, from the impact on the relationship between the public sector and society in general, not only in terms of organization and administration of that relationship, but also with regard to economic, political and social aspects of the implementation and operation. However, the text does not provide a dogmatic discussion on the positive or negative consequences of deploying a project of this magnitude; being proposed especially show the context of the initiative of the Government of Minas Gerais.

Key-word: Administrative Center of Minas Gerais. Profile of the server. Road system.

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO.....	8
2 O DESAFIO METROPOLITANO DO CENTRO ADMINISTRATIVO DE MINAS GERAIS.....	13
3 O PROJETO ESTRUTURADOR.....	15
3.1 O projeto de implantação do CAMG como política pública.....	15
4 DESCRIÇÃO DAS ETAPAS DO PROJETO.....	18
4.1 Licenciamento ambiental.....	18
4.1.1 Desenvolvimento dos trabalhos.....	19
4.1.2 Caracterização da área de influência.....	21
4.1.3 Condicionantes da licença de instalação	21
4.2 O empreendimento.....	29
4.2.1 Critérios de escolha do local.....	30
4.2.2 Descrição do empreendimento.....	30
4.3 Reestruturação espacial da administração pública.....	33
4.3.1 Órgãos que serão abrigados.....	34
4.3.2 Custo das obras.....	36
4.3.3 Desativação da estrutura descentralizada da administração pública.....	36
5 IMPACTOS NO SISTEMA VIÁRIO.....	38
5.1 Pólo gerador de tráfego.....	38
5.2 Estudo de alternativas viárias de acessibilidade.....	39
5.3 Acessibilidade.....	43
5.3.1 Macroacessibilidade.....	44
5.3.2 Microacessibilidade.....	45
6 PERFIL DO SERVIDOR PÚBLICO.....	47
7 PLANOS E PROGRAMAS.....	56

7.1 Programa de gestão ambiental.....	56
7.2 Programa de apoio ao desenvolvimento sustentável do vetor norte.....	57
7.3 Programa de transporte e trânsito.....	57
8 CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	58
REFERÊNCIAS.....	60

1 INTRODUÇÃO

O estudo do projeto de implantação do Centro Administrativo do Estado de Minas Gerais (CAMG) é tema de grande relevância para as políticas públicas dado seu impacto na relação entre o setor público e a sociedade em geral, não somente em termos de organização e administração dessa relação, mas também no que tange aos aspectos econômicos, políticos e sociais de sua implantação e funcionamento.

Neste sentido, o tema “Centro Administrativo do Estado de Minas Gerais- CAMG” ultrapassa a área de gestão governamental para se inserir na sociedade organizada como um todo. A discussão sobre o sentido da criação de um centro administrativo exige um enfoque que visualize não só a sua finalidade, como também o contexto que impôs transformações macro-institucionais na gestão do Estado de Minas Gerais a partir do ano de 2003.

Este texto não traz uma discussão dogmática sobre as consequências positivas ou negativas da implantação de um projeto de tal porte. O que aqui se propõe é contextualizar esta arrojada iniciativa como um projeto estruturador engajado dentro de uma estratégia de transformação da gestão pública no Estado de Minas Gerais.

Reduzir os desequilíbrios e conciliar a estabilidade econômica com o desenvolvimento sustentável e a justiça social, são temas de consenso na agenda mundial. Portanto, ter um Estado democrático consolidado e funcionando com justiça social, estabilidade econômica, desenvolvimento e respeito ao meio ambiente é, no mínimo, um desafio de difícil implantação.

Com esse intuito que, no âmbito do chamado “Choque de Gestão”, foram adotadas e projetadas medidas emergenciais, fundamentalmente de caráter estruturador e operacional, que objetivavam a redução imediata das despesas com fornecimento de água, luz e telefone; aluguéis e Imposto Predial e Territorial Urbano (IPTU), da ordem de R\$ 25.000.000,00 anuais e, ao mesmo tempo, a efetivação de um novo desenho institucional mais moderno e dinâmico, consubstanciado na formação de uma base comum na estrutura meio, capaz de integrar planejamento, gestão e finanças à mesma unidade administrativa.

A partir desta concepção estruturadora de um novo desenho institucional, cria-se a demanda pela centralização dos serviços da administração pública em um mesmo local. Surge, então, a manifestação expressa da vontade de implantar o Centro Administrativo do Estado de Minas Gerais (CAMG).

No andamento dos procedimentos viabilizadores desta vontade, verificamos que, além dos ganhos da máquina pública, era possível obter ganhos sociais, dentre os quais a disponibilização de edificações que testemunharam a história de Belo Horizonte, como o acervo arquitetônico da Praça da Liberdade, para lazer e cultura; ou ainda, e principalmente, a modificação positiva de padrões de uso, ocupação, sociais e econômicos da área onde o CAMG viesse a se posicionar.

Diante desta possibilidade de benefício adicional, a escolha da área de implantação do CAMG passou também a contemplar o privilégio àquelas localizadas em regiões mais periféricas e carentes de forma a integrá-las aos vetores de desenvolvimento possíveis de serem criados ou impulsionados pelo CAMG.

Viabilizando suas intenções, o Governo criou, em 2003, a Comissão Especial de Estudos do Centro Administrativo do Governo do Estado de Minas Gerais. A comissão, formada por representantes do Governo, da Prefeitura de Belo Horizonte e do Instituto dos Arquitetos do Brasil (IAB), sob coordenação gerencial da Secretaria de Estado de Planejamento e Gestão e a coordenação técnica da Secretaria de Estado de Transportes e Obras Públicas, ficou encarregada da criação do CAMG. Uma das primeiras ações neste sentido se deu com a participação da Companhia Vale do Rio Doce, a partir do Fundo de Participação Público Privada, na oferta do projeto do CAMG, elaborado pelo arquiteto Oscar Niemeyer.

Posteriormente, foi feita a avaliação de áreas passíveis de receber o empreendimento, que acabou recaindo sobre a área do Hipódromo Serra Verde, seguidamente desapropriada do Jockey Club do Brasil, e, posteriormente aumentado com a desapropriação das áreas a norte, com finalidade de proteger as nascentes que suprem as lagoas inseridas no Jockey.

O projeto pode ser considerado a maior obra arquitetônica de Minas Gerais nos últimos 50 anos e tem como meta abrigar em um só centro os diversos órgãos da administração do Poder Executivo

Estadual, buscando racionalizar os processos administrativos e aumentar a eficiência dos serviços públicos. Espera-se, portanto, que os resultados alcançados com esta ação sejam percebidos com a redução do custo da máquina pública e maior agilidade no processo decisório do Governo.

O estudo do tema se justifica, uma vez que a magnitude do empreendimento, elencado entre um dos projetos estruturadores do Governo, e os diversos contornos que exige, permite considerá-lo como uma política pública. A implantação do Centro Administrativo representa não só um indutor de desenvolvimento do Vetor Norte da capital, onde diversas ações deverão ser implementadas, esperando-se o surgimento de novas atividades econômicas e investimentos naquela região. Como será tratado no seção 3, a implantação do CAMG atuará, também, como ferramenta para consolidar um novo conceito de gestão pública para o Estado, reunindo num único espaço a maior parte da Administração Estadual, esperando-se dinamizar os processos e serviços, aliando funcionalidade e tecnologia.

Na definição do tema, foram também importantes, os ensinamentos do Prof. Licínio Portugal, da COPEE/UFRJ, que ministrou a disciplina “Acessibilidade e Desenvolvimento”, durante o curso de Especialização. O professor é autor do livro “Estudos de Pólos Geradores de Tráfego e de seus impactos nos sistemas viários e de transportes”, objeto de estudo no seção 5 desse trabalho.

Definido o tema, buscamos colecionar todo material que pudesse ser utilizado para o desenvolvimento dos trabalhos, iniciando pela matéria sobre a concessão da Licença Prévia do Conselho Estadual de Política Ambiental (COPAM) para implantação do CAMG, publicada no “Minas Gerais” de 05 de julho de 2007. Foram também utilizadas as seguintes matérias: “Minas Gerais” de 19 de dezembro 2007, que trata do início das obras; “Estado de Minas” de 15 de maio 2008 e “Minas Gerais” de 14 de maio de 2008, que tratam da proposta do Governo de levar o Metrô até a área do CAMG e “Estado de Minas” de 01 de março de 2008, que aborda a responsabilidade pelos impactos da obra.

Foi realizada, também, pesquisa junto ao COPAM/Secretaria de Estado de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável, para identificação das condicionantes ambientais do empreendimento.

Além do estudo de vários textos que tratam de política pública, tive acesso ao Plano Mineiro de

Desenvolvimento Integrado (PMDI) 2007-2023, importante fonte no estudo do projeto estruturador e da política pública.

Outra fonte importante de consulta foi o trabalho de consultoria encomendado pelo Governo à empresa Lume Estratégia Ambiental Ltda., que será objeto de várias citações nesse texto.

Obtivemos, ainda, informações de cinco pessoas com vínculo direto ou indireto ao projeto sendo dois técnicos da Secretaria de Estado de Planejamento e Gestão (SEPLAG), um engenheiro do Departamento de Estradas de Rodagem (DER/MG), um técnico da Companhia de Desenvolvimento Econômico de Minas Gerais (CODEMIG) e um arquiteto. As informações permitiram compreender os diversos aspectos que cercam o empreendimento. O técnico Renato Pires de Souza, além de Empreendedor Público da SEPLAG, é Gerente Adjunto do Projeto Estruturador Centro Administrativo. A técnica Patrícia Souza Lima, também Empreendedora Pública da SEPLAG, atua no Núcleo de Coordenação do Centro Administrativo e é responsável por questões relacionadas aos impactos ambientais. O engenheiro Eugênio Botinha, é Gestor de Transportes e Obras Públicas do DER/MG e responde pela área de projetos. Já o Sr. Bruno Paulino é Assessor da Secretaria Executiva do Projeto Estruturador Centro Administrativo, da CODEMIG, empresa responsável pelas obras. Finalmente, o arquiteto José Carlos Laender de Castro, além de Gestor de Transportes e Obras Públicas da Secretaria de Estado de Transportes e Obras Públicas (SETOP), foi superintendente da Companhia de Urbanização de Belo Horizonte (URBEL), presidente do Instituto dos Arquitetos do Brasil e é, ainda, amigo pessoal do arquiteto Oscar Niemeyer, autor do projeto.

O objetivo principal do estudo foi compreender a estruturação do projeto, suas justificativas e estudos que embasam a sua implantação. A escuta dos diversos atores que participam, de forma direta ou indireta do desenvolvimento do projeto, serviu de base para compreender as diversas faces que o cercam.

O percurso de exploração do tema escolhido foi assim abordado: Na seção **2** abordamos os desafios metropolitanos que cercam a construção do Centro Administrativo, ao considerarmos que o empreendimento exercerá influência sobre diversas cidades da Região Metropolitana de Belo Horizonte (RMBH). A seção **3** trata do projeto estruturador e da política pública.

A seção **4** descreve as etapas do projeto, como o licenciamento ambiental, assunto que merece ser abordado, tendo em vista os diversos impactos ambientais que advirão da implantação do CAMG. Aborda, ainda, o empreendimento e sua concepção arquitetônica, além da reestruturação espacial da administração pública e o custo das obras.

A seção **5** trata dos impactos no sistema viário, que assume grande importância, considerando que o trânsito da capital já vive um caos, o que é sentido diariamente por toda a população e objeto de estudos pela BHTrans .

A seção **6** identifica o perfil dos servidores públicos da capital, através de 10 170 entrevistas realizadas. Esta abordagem é de grande relevância , pois os servidores serão atingidos no seu cotidiano com implantação do CAMG.

Já a seção **7** trata de três (3) programas que foram propostos ao Governo pela empresa contratada para prestar consultoria ao projeto, voltados para eliminar e/ou reduzir os impactos advindos do empreendimento, relacionados à questão ambiental, ao vetor norte da capital e ao transporte e trânsito.

A seção **8** trata das considerações finais.

2. O DESAFIO METROPOLITANO DO CENTRO ADMINISTRATIVO DO ESTADO DE MINAS GERAIS

A implantação do novo Centro Administrativo do Estado (CAMG), mais do que uma simples adição de uso ao espaço urbano existente, deve buscar uma nova vocação e vitalidade para as áreas de seu entorno, seja relativa aos aspectos sócio-econômicos, culturais, físico-espaciais, ambientais, promovendo o incremento da qualidade de vida e criando a oportunidade desejada para uma efetiva política de planejamento metropolitano.

Diferente das experiências brasileiras na implantação de centros administrativos para os governos estaduais, mais especificamente quanto aos exemplos dos Estados da Bahia, Ceará e Mato Grosso, que privilegiaram, na escolha do local, áreas externas à mancha urbana existente, onerando não somente a infra-estrutura necessária mas apresentando dificuldade de integração a esta, a definição locacional do CAMG na região Norte da Capital, ancorada nos diversos investimentos já anunciados em curso neste vetor, servirá como catalisador de um processo de desenvolvimento metropolitano do eixo norte. Esta decisão favorecerá o desenvolvimento de uma nova centralidade e alteração de um processo contínuo de periferização deste vetor, capaz de, ao mesmo tempo, garantir o incremento da qualidade de vida urbana através da promoção do investimento público e privado em uma região carente de infra-estrutura e serviços, bem como reforçando a urgência no desenvolvimento de políticas eficientes de abordagem metropolitana.

O planejamento que antecede a implantação do CAMG deverá fomentar a realização e o desenvolvimento de uma estratégia metropolitana, capaz de potencializar os efeitos positivos e minimizar os efeitos negativos sobre a região e por toda a cidade. Não se trata de analisar e avaliar o impacto de um conjunto de edifícios, mas da inserção de um novo uso, com tudo que traz consigo no complexo emaranhado urbano e sob uma abordagem interdisciplinar do Centro Administrativo. Este processo deverá ser conduzido por um fórum representativo dos agentes envolvidos e calcado sobre um pacto de solidariedade urbana, catalisando a constituição de uma nova unidade de planejamento metropolitano, caracterizando um espaço mais equilibrado nas dimensões sociais, ambientais e econômicas e integrado com a realidade de cada um dos municípios. Um dos objetivos maiores associados à ida do CAMG para a região Norte, na visão do Governo, é a possibilidade de integração daquele espaço no âmbito do desenvolvimento

econômico-social pretendido para a região metropolitana.

A cidade de Belo Horizonte nasceu do ideário da modernidade que preconizava a ordem e o progresso republicanos. A criação do centro do poder na Praça da Liberdade, tinha uma posição privilegiada tanto pela sua arquitetura quanto pela sua localização.

Percebemos que o projeto do CAMG, além de se configurar como a sede do Poder Estadual, imbuída do caráter simbólico que esta apresenta, pressupõe o uso coletivo da área. No projeto apresentado pelo arquiteto Oscar Niemeyer, esta função está claramente identificada, onde se buscou concentrar todo o programa de necessidades no menor número de edifícios, liberando área significativa para o uso coletivo.

A construção do CAMG traz consigo o grande desafio de criação de um marco simbólico na cidade e deverá atuar como agente polarizador.

3 O PROJETO ESTRUTURADOR

A implantação do CAMG está elencada entre os 57 projetos estruturadores do Governo Estadual, a partir da revisão do Plano Mineiro de Desenvolvimento Integrado (PMDI), para o período 2007/2023, quando a carteira de projetos estruturadores, intitulado “GERAES”, foi renovada para direcionar a ação coordenada pelo Governo (MINAS GERAIS, 2006).

Os projetos estruturadores são considerados pelo Governo o detalhamento gerencial das ações que conduzirão o Estado à visão de futuro e se constituem numa de suas principais prioridades.

Considerado um projeto específico, deve expressar um plano estratégico do Governo. Portanto, observamos que nasceu com elevado grau de maturação, a partir de uma análise do contexto, num momento em que Minas Gerais busca consolidar sua presença no cenário político nacional, com a divulgação do resultado do chamado Choque de Gestão, implantado ainda no primeiro mandato do governador Aécio Neves.

3.1 O projeto de implantação do CAMG como política pública

A construção de uma Administração Pública verdadeiramente empreendedora, face à crescente e legítima demanda social, requer a compreensão da dimensão política dos projetos estruturadores. Para tanto, apóia-se no caminho teórico de Rua (2000) que afirma:

As políticas públicas (policies) são consideradas outputs, resultantes da atividade política (politics): compreendem o conjunto das decisões e ações relativas à alocação imperativa de valores. Nesse sentido é necessário distinguir entre política pública e decisão política. Uma política pública geralmente envolve mais do que uma decisão e requerem diversas ações estrategicamente selecionadas par as decisões tomadas. Já a decisão política corresponde a uma escolha dentre um leque de alternativas, conforme a hierarquia das preferências dos atores envolvidos, expressando em maior ou menor grau certa adequação entre os fins pretendidos e os meios disponíveis. Assim, embora uma política pública implique decisão política, nem toda decisão política chega a constituir uma política pública.

Um projeto não deve partir de interesses ou idéias isoladas de governantes, mas sim pautar-se em objetivos mais amplos, como define Armani (2006): “A grande utilidade dos projetos é o fato de

eles colocarem em prática as políticas e programas na forma de intervenção concreta. Projetos, no entanto, não existem isolados. Eles só fazem sentido na medida em que fazem parte de programas e/ou políticas mais amplas”.

Neste sentido, a partir da revisão do PMDI para o período 2007-2023, o Governo buscou traduzir a estratégia em benefícios para a sociedade, sendo escolhidas onze Áreas de Resultados, ou seja, áreas focais, onde esforços e recursos concentrados visam as transformações e melhorias requeridas pelo novo modelo de gestão governamental, pautado pela excelência gerencial, pela busca da qualidade, da produtividade, da responsabilidade social, da eficiência e da efetividade no serviço público mineiro..

Cada Área de Resultado é alvo de pelo menos um grupo de projetos estruturadores, visando obter as transformações planejadas. Tais grupos foram concebidos de forma a viabilizar uma intervenção sistêmica e combinada na Área de Resultado. Os projetos estruturadores foram selecionados e agrupados em função de sua capacidade transformadora e de sua sinergia potencial.

De fato, o PMDI/Estado para Resultados, se sustenta em 2 (dois) pilares básicos:

- 1º) qualidade e inovação em gestão pública;
- 2º) qualidade fiscal;

Além da adoção de uma política fiscal de qualidade, o equilíbrio das contas públicas deve ancorar-se na prática de gestão motivada por ganhos de produtividade do gasto governamental. Este, por seu turno, deve perseverar para ampliar o alcance de crescentes padrões de qualidade e inovação na administração pública.

É nesta linha que se inscreve o grande desafio do Governo de Minas: conceber um modelo de Estado capaz de responder às demandas de modernização e integrar efetivamente os cidadãos.

A implantação do Centro Administrativo de Minas Gerais na área do Hipódromo Serra Verde, aliada aos demais projetos representa não só um indutor de desenvolvimento da região Norte da

capital, provocando uma modificação na realidade local, mas também atua como ferramenta para se consolidar um novo conceito de gestão pública para o Estado.

Ainda é de se esperar a aceleração do desenvolvimento urbano para áreas menos desenvolvidas no entorno de Belo Horizonte com o surgimento de novas atividades econômicas e novos investimentos naquela região.

E, para se alcançar esses objetivos, encontramos entre alguns elementos e projetos, a construção do Centro Administrativo, que visa a integração dos entes governamentais, o aumento da eficiência dos serviços públicos e redução de despesa de aluguéis, impostos e transação.

Configura-se, pois, como definiu Rua (2000), que a construção do Centro Administrativo trata-se de uma política pública, onde diversas ações selecionadas deverão estar em sinergia para implementação das decisões tomadas.

4 DESCRIÇÃO DAS ETAPAS DO PROJETO

Afim de compreendermos a implantação do CAMG apresenta-se a descrição das etapas do projeto necessárias a sua implantação: Licenciamento ambiental, o empreendimento e reestruturação espacial da administração pública.

4.1 Licenciamento ambiental

Como qualquer outro empreendimento ou atividade que produza significativos impactos ambientais, o CAMG submeteu-se ao prévio licenciamento ambiental, procedimento pelo qual a administração pública afere a viabilidade do empreendimento, sob a ótica da preservação ambiental, e autoriza a instalação, ampliação, operação e recomenda modificação das atividades potencialmente poluidoras.

Ademais, também não se trata de empreendimento com impactos meramente locais, posto que seus efeitos modificadores do meio ambiente projetam-se para fora dos limites municipais de Belo Horizonte, atingindo Municípios limítrofes como Ribeirão das Neves, Santa Luzia e Vespasiano. Exclui-se, portanto, a competência de qualquer um destes Municípios para proceder ao licenciamento ambiental deste empreendimento.

Vale ainda lembrar, neste diapasão, que o art. 7º da Resolução CONAMA nº 237/1997 determina que empreendimentos e atividades serão licenciados em apenas um nível de competência, conforme as regras acima mencionadas (PORTUGAL; GRANDO, 2006).

Em síntese, concluímos que a projeção dos impactos ambientais diretos gerados pelo CAMG, ultrapassando as fronteiras do Município de Belo Horizonte, faz surgir evidente a competência do Estado de Minas Gerais, por meio do seu Sistema Estadual de Meio Ambiente (SISEMA), para executar seu licenciamento ambiental, o que não afasta a possibilidade de os municípios envolvidos assumirem papel participativo no seio do procedimento, tendo em vista a sua natureza amplamente democrática e dialógica.

O licenciamento ambiental é um procedimento complexo, que se subdivide, geralmente, em três etapas distintas, vinculadas às fases de desenvolvimento do projeto. Cada fase dessas corresponde a uma licença específica:

- a) Licença Prévia (LP): concedida na fase de planejamento do empreendimento ou atividade, aprovando a sua localização e concepção, atestando sua viabilidade ambiental e estabelecendo os requisitos básicos e condicionantes a serem atendidas nas próximas fases de sua implantação;
- b) Licença de Instalação (LI): autoriza a instalação do empreendimento ou atividade de acordo com as especificações constantes dos planos, programas e projetos aprovados, incluindo as medidas de controle ambiental e demais condicionantes;
- c) Licença de Operação (LO): autoriza o início da operação do empreendimento ou atividade, após a verificação do efetivo cumprimento do que consta das licenças anteriores, com as medidas de controle ambiental e condicionantes determinadas para a operação.

4.1.1 Desenvolvimento dos trabalhos

O planejamento da execução dos estudos ambientais do Centro Administrativo do Governo do Estado de Minas Gerais (CAMG) teve início como premissa básica o cumprimento dos quesitos arrolados no “Termo de Referência para apresentação de Estudo de Impacto Ambiental (EIA) e Relatório de Impacto Ambiental (RIMA)” da Fundação Estadual do Meio Ambiente (FEAM). O estudo contemplou também aspectos inerentes ao “Termo de Referência para elaboração de EIA/RIMA” para empreendimentos de impacto (geral) da Secretaria Municipal Adjunta de Meio Ambiente de Belo Horizonte, ocorrendo, portanto, uma compatibilização entre as abordagens ambientais do município e do estado.

Ao longo do desenvolvimento dos estudos ambientais, realizou-se uma série de reuniões entre a Empresa Lume Estratégia Ambiental (2006) e as prefeituras de Belo Horizonte, Santa Luzia e Vespasiano, com o objetivo de coleta de dados e informações, embasando os trabalhos técnicos ora apresentados.

Em Santa Luzia, que encontrava-se em processo de revisão de seu Plano Diretor, a equipe ambiental participou do Seminário para discussão do plano diretor realizado, em 29 de junho de 2006, conhecendo as propostas e interagindo com os diversos agentes envolvidos no processo de

revisão. Em 30 de junho foi realizada reunião com esta prefeitura e equipe consultora responsável pelo Plano Diretor, aprofundando na coleta de informações.

Em Vespasiano, ao longo de junho e julho de 2006, realizou-se uma série de encontros e reuniões. O município também encontrava-se em processo de elaboração de seu Plano Diretor. Realizou-se, inclusive, discussão preliminar dos temas com a equipe consultora responsável pelo Plano Diretor. Porém, o desenvolvimento do Plano naquele momento ainda encontrava-se em etapa preliminar, impossibilitando um aprofundamento nas informações e propostas.

No dia 07 de novembro de 2006, promovido pela Prefeitura de Belo Horizonte – Secretaria Municipal de Políticas Públicas, foi realizado o “Seminário Interno sobre o Eixo Norte”, onde na primeira etapa foram apresentados os grandes empreendimentos previstos para o Eixo Norte da RMBH.

Foram apresentados pelo Estado os projetos viários previstos para o Vetor Norte, o projeto de ampliação do Aeroporto Internacional Tancredo Neves, incluindo o Aeroporto Indústria, o Parque Tecnológico/BHTEC, O pólo de Micro-Eletrônica previsto para a região de Lagoa Santa e o Centro Administrativo do Estado, gerando debates e discussões produtivas para o desenvolvimento de um plano integrado de desenvolvimento do Eixo Norte.

4.1.2 Caracterização da área de influência (AI)

Para caracterizar a Área de Influência do CAMG, faz-se necessário o entendimento do Vetor Norte no conjunto da Região Metropolitana de Belo Horizonte (RMBH). Para isso, inicialmente, utilizou-se base de dados estritamente econômicos e distribuídos por município: Produto Interno Bruto (PIB), PIB setorial e PIB per capita. Trata-se de estatísticas obtidas pela Fundação João Pinheiro (FJP) para o ano de 2002 (Lume Estratégia Ambiental, 2006).

A Área de Influência (AI), inclui as Áreas de Ponderação (AP's)¹ de Serra Verde, Jardim Europa, Piratininga, Mantiqueira/Sesc e Venda Nova, situadas na Administração Regional de Venda Nova, e Jaqueline, situada na Administração Regional do Norte em Belo Horizonte; o distrito de

¹ O conceito de AP é definido como sendo uma área de ponderação é a menor área geográfica para qual são calculadas estimativas baseadas nas informações do questionário da amostra. É nível geográfico definido para aplicação dos procedimentos de calibração das estimativas com as informações conhecidas para população como um todo. Uma área de ponderação é sempre um conjunto de setores e cada setor pertence a uma única área de ponderação.

São Benedito, em Santa Luzia; o município de Vespasiano; e o distrito de Justinópolis, em Ribeirão das Neves. A Área de Referência (AR) inclui, além da AI, os municípios de Lagoa Santa, Confins, São José da Lapa, Pedro Leopoldo e Jaboticatubas.

O Vetor Norte, até hoje marcado pela presença de indústrias tradicionais, de bens intermediários, pode estar iniciando um processo de transformação intensa com impactos sobre os pequenos núcleos urbanos que o formam e ativos ambientais que o circundam.

Os trabalhos de consultoria realizados pela Empresa Lume Estratégia Ambiental Ltda. identificaram, no ano de 2006, um pequeno crescimento no setor de atividades imobiliárias, que se restringia aos municípios de Confins, Jaboticatubas e Lagoa Santa. Pode-se supor que dados mais recentes mostrariam um aumento nesse setor, já incorporando o efeito recente da reativação do Aeroporto de Confins e da construção da Linha Verde. Informações dispersas nos meios de comunicação e entrevistas informais já expressam claramente o aumento de empreendimentos imobiliários na região, utilizando não apenas os elementos isolados acima citados, mas também a própria implantação do CAMG como atrativos para vendas.

Portanto, o correto é supor que a implantação do Centro Administrativo no Bairro Serra Verde venha a suscitar alterações significativas, não necessariamente ampliando os índices decréscimo demográfico, mas promovendo uma readequação dessa expansão, ou seja, alterações quantitativas e qualitativas, promovendo uma mudança na vocação deste vetor.

Deve ser levada em consideração a probabilidade de que a presença do Centro Administrativo – e sua integração à Linha Verde, além dos demais projetos já anunciados no vetor norte – resultem em melhorias locais, mesmo que de forma indireta. Acredita-se que carências básicas dos municípios localizados na Área de Influência possam ser solucionadas, desde que haja uma efetiva integração metropolitana, fortalecimento das instituições e atividades imediatas de planejamento urbano e sócio-econômico.

4.1.3 Condicionantes da licença de instalação (LI)

O Conselho Estadual de Política Ambiental (COPAM) concedeu em 2007 a Licença de Instalação do empreendimento, com 54 medidas condicionantes, a seguir, que devem ser cumpridas para concessão da Licença de Operação:

- Apresentar as medidas que serão implementadas e modo a “evitar” que haja uma reversão da disposição declarada para a troca do modo “veículo próprio” para o “ônibus especial”. Apresentar os formulários utilizados para definir o perfil e as demandas dos funcionários públicos. Prazo: 30 dias

- Apresentar a estruturação de Pesquisa “de Mercado” com servidores e terceirizados para o conhecimento das exigências, atributos, e perspectivas de nível de qualidade por parte dos usuários, no que diz respeito ao sistema de transporte a ser utilizado para a realização do deslocamento residência – CAMG - residência. Prazo: 60 dias.

- Apresentar relatório contendo resultados e análises da “Pesquisa de Mercado” com servidores e terceirizados para o conhecimento das exigências, atributos, e perspectivas de nível de qualidade por parte dos usuários do sistema de transporte a ser utilizado para realização do deslocamento residência -CAMG- residência. Prazo: 180 dias.

- Apresentar manifestação da BHTrans/GEDIV no que diz respeito à necessidade e viabilidade técnicas da implantação de duas câmeras de monitoramento de tráfego, a serem interligadas ao sistema do Controle inteligente de Tráfego da BHTrans e implantadas nas interseções: Av. Cristiano Machado com Av.Pedro I e Av. Cristiano Machado com Av. Waldomiro Lobo. Prazo: 180 dias.

- Elaborar e aprovar junto à BHTrans projeto de instalação de duas câmeras de monitoramento de tráfego, a serem interligadas ao sistema do Controle inteligente de Tráfego da BHTrans e implantadas nas interseções: Av. Cristiano Machado com Av.Pedro I e Av. Cristiano Machado com Av. Waldomiro Lobo. Prazo 360 dias.

- Informar a alternativa de acesso escolhida, considerando os Estudos de Tráfego das alternativas de acesso mencionadas no EIA/RIMA, incluindo análise de capacidade dos acessos e obras de arte, indicando rampas e raios críticos, bem como o número de faixas necessárias para o atendimento da demanda durante todo período de projeto (20anos) e o tratamento pra pedestre e ciclistas, através da utilização de processos de microssimulação de tráfego. Prazo: 360 dias.

- Apresentar aprovação do sistema de transporte a ser adotado pelo CAMG para efetuar os deslocamentos residência – CAMG - residência junto à BHTrans, SETOP E CBTU. Prazo: 360 dias.

- Definir, no projeto urbanístico, as características físicas e geométricas das vias internas e dos passeios para caminhamento dos pedestres. O sistema viário interno deverá ser elaborado de forma a minimizar as distâncias e os tempos de deslocamento dos veículos e pedestres, otimizando os percursos de entrada e saída dos veículos entre as áreas de estacionamento e os acessos (MG 010 e Av. José Maria Alckmin). Prazo 60 dias.

- Apresentar estudos de tráfego, devidamente atualizados, que considerem as condições de tráfego da MG 010, avenidas Cristiano Machado e D. Pedro I. Deverão ser avaliados os dois sentidos de deslocamento em três momentos: atual(2007), futuro SE (sem o empreendimento) e futuro CE (com o empreendimento). Prazo 180 dias.

- Apresentar como compensação florestal um projeto de reflorestamento com o plantio de espécies nativas em área equivalente a no mínimo duas vezes a área de intervenção, devendo o mesmo ser implantado preferencialmente dentro da área do empreendimento ou na mesma bacia hidrográfica.

- A compensação ambiental, tendo em vista o significativo impacto ao meio ambiente advindos, principalmente, da impermeabilização com a implantação dos grandes platôs (redução da recarga de aquíferos), da canalização dos cursos d'água (incluindo drenagem e canalização de nascentes) e das intervenções em áreas de preservação permanente; que resultará em impactos considerados irreversíveis no que se refere a qualidade da água, como também, aos ecossistemas aquáticos e terrestres. Sendo assim, fica o empreendedor condicionado a propor investimentos em unidades de conservação de acordo com a lei do SNUC nº 9985/2000.

- As áreas definidas no estudo final apresentado, que serão as áreas verdes do empreendimento, deverão ser conectadas através de implantação de corredores ecológicos com plantio de espécies nativas, interligando-as, quando possível, às áreas do entorno e às matas ciliares.

- Todas as áreas de preservação permanente deverão ser recuperadas com o plantio de espécies nativas da região.
- Firmar, com o Instituto Estadual de Florestas, Termo de Compromisso de Recuperação Ambiental, de acordo com a Deliberação COPAM nº 304/2007.
- Apresentar relatórios semestrais do andamento do plano de Gestão Ambiental até o fim da implantação do empreendimento.
- Apresentar relatórios trimestrais que comprovem a destinação final dos resíduos de construção civil originados no CAMG.
- Apresentar relatórios ou documentos que comprovem de onde está sendo retirado o material de empréstimo, caso seja necessário tal material. Formalização da LO.
- Apresentar relatórios trimestrais que comprovem a procedência dos materiais utilizados nas obras.
- Apresentar relatórios de monitoramento da qualidade das águas no prazo de trinta dias após cada campanha.
- Apresentar manifestação do Instituto de Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN) sobre a existência de patrimônio arqueológico conforme sugerido no parecer do Instituto Estadual do Patrimônio Histórico e Artístico (IEPHA) datado de 04 de junho de 2007, apresentado como atendimento da condicionante nº 3 da LP. Prazo: antes do início efetivo das obras.
- Apresentar a planta do projeto paisagístico do empreendimento, incluindo as áreas de estacionamento e as vias com indicação das espécies a serem utilizadas, tratos culturais, cronograma de implantação e plano de monitoramento. Prazo: 60 dias após a concessão da LI.
- Apresentar manifestação da Prefeitura Municipal de Belo Horizonte quanto ao projeto

urbanístico do empreendimento, notadamente no que se refere aos aspectos de declividade do terreno, visto que de acordo com os mapas do projeto apresentados o edifício destinado a serviços, trechos de estacionamento e de vias encontram-se em áreas com declividade acima de 30% e até acima de 47%. Ressalta-se que a Lei 7166 de 1996 (Art. 16), que estabelece normas e condições para parcelamento, ocupação e uso do solo urbano no município de Belo Horizonte, determina que quanto ao “parcelamento de glebas com declividade de 30% a 47%, o projeto respectivo deve ser acompanhado declaração do responsável técnico de que é viável edificar-se no local”. Além disso, estabelece que “não é permitido o parcelamento do solo em terreno naturais com declividade superior a 47%. Prazo: antes do início efetivo das obras.

- Caso não seja comprovada a segurança quanto à implantação do subsolo do estacionamento 6 devido á questões de estabilidade (barramento, vias e da própria estrutura) e nível do lençol, excluí-lo do projeto urbanístico proposto, além de apresentar outras alternativas para suprir o número de vagas estabelecidas pela legislação municipal.

- Apresentar manifestação do órgão competente quanto ás vagas de estacionamento previstas para o CAMG, inclusive com relação às destinadas para deficientes físicos. Prazo: 60 dias.

- Apresentar alternativa para operacionalização dos programas sócio- ambientais, caso não seja efetivada a criação do Consórcio intermunicipal de Educação Ambiental e Interação Social.

- Incluir, no âmbito do programas sócio ambientais, mecanismos contínuos de avaliação e controle das ações executadas.

- Apresentar, durante todo o período de implantação do empreendimento, relatórios semestrais de acompanhamento das ações do Programas Sócios ambientais.

- Viabilizar implantação de medidas voltadas para a segurança pública na área do entorno de empreendimento, durante as obras de instalação do CAMG, até que sejam efetivadas as ações propostas no Decreto 44.500/2007. Prazo: início efetivo das obras.

- Discutir a viabilidade de desenvolvimento de ações de relocação e reassentamento dos

residentes na área desapropriada que obrigará a implantação do Parque Linear do Córrego Floresta. Prazo na apresentação do projeto de implantação do Parque Linear.

- Assim como foi condicionado na fase de Licença Prévia para as áreas S2, S2A e S5, a implantação de qualquer empreendimento nas outras áreas decretadas pelo Governo do Estado como de utilidade pública (S3, S4, S6, S7, S8) deverá ser objeto de anuência ou licenciamento ambiental específico.

- Incluir, no âmbito do Programa de Apoio à interação social através de Ações Culturais Esportivas, de lazer e Convivência, a elaboração de projetos para aproveitamento público das áreas identificadas na resposta da condicionante nº 34 do parecer técnico de LP.

- Formalizar os processos de outorga dependentes do projeto paisagístico. Prazo: 60dias.

- Formalizar os processos de outorga dependentes das obras da MG 010. Prazo: durante vigência da LI.

- Informar todas as modificações relacionadas aos projetos de drenagens tanto superficiais, como subterrâneas conforme estipulado nas condicionantes dos processos de outorga.

- Realizar estudo hidrológico par atestar os impactos do volume de água ser lançado no Córrego Floresta sobre as populações que se encontram a jusante da área do CAMG. Prazo após o dimensionamento dos projetos de drenagem da rodovia e CAMG.

- Apresentar plano de recuperação de áreas degradadas para as áreas de empréstimo de solo e área. Prazo: 90 dias.

- Apresentar laudo conclusivo que comprove a adequabilidade do solo de fundação para uso no corpo do platô além dos demais locais citados em resposta á informação complementar 2.29, bem como par caso sejam pleiteadas novas áreas apresentar todas as documentações pertinentes (análise dos solos, autorização do proprietário, licença para extração, etc.) Prazo: a partir do início das obras.

- Apresentar relatórios mensais sobre o gerenciamento dos resíduos sólidos do canteiro de obras. Prazo: a partir do início das obras.

- Apresentar documentação comprovando a regularização ambiental das áreas de empréstimo de material que se fizerem necessárias. Prazo: antes do início de sua utilização.

- Apresentar projeto, devidamente aprovado pela CEMIG, do sistema de energia elétrica do empreendimento. Prazo: 90 dias.

- Apresentar projetos de recuperação dos focos erosivos especificamente para cada caso acompanhados da solução técnica de drenagem dos mesmos, para as áreas junto à MG 010, área da pista de motocross, áreas onde se pretende implantar os estacionamento, etc. Prazo: 60 dias.

- Rever cálculo de estabilidade e sistema drenante do barramento que forma a Lagoa Maior, levando em consideração as novas contribuições advindas do sistema de drenagem, (vazões de pivô) da canalização dos cursos d'água provenientes da área de nascentes e das águas subterrâneas, bem como das escavações do subsolo do estacionamento 06. Prazo: 30 dias.

- Incluir poço piezométrico a montante do platô principal próximo ao prédio da Secretaria 1 (área de brejo) dentro do Programa de monitoramento das águas subterrâneas. Prazo: fase de implantação.

- Apresentar complementação com ART do projeto de drenagem subterrânea incluindo laudo que comprove a eficiência do sistema de drenos em rebaixar o lençol aflorante que se encontra acima do nível de fundo do subsolo dos prédios de Secretaria, ligações subterrâneas e prédio de serviços, (atual área da lagoa menor conforme sondagens apresentadas). Incluir também as contribuições cidadãs com advindas do sistema de drenagem da MG 010. Caso seja confirmada a necessidade de rebaixamento do lençol por bombeamento, apresentar outorga e estudos de drenagem para todas as áreas a jusante do local de lançamento de tais águas, bem como possíveis alternativas de uso das mesmas no local. Prazo antes do início da implantação do sistema de drenagem.

- Apresentar outorga de bombeamento d'água da Lagoa Maior para o espelho d'água projetado. Prazo: antes do início da implantação do espelho d'água.
- Apresentar a ART do engenheiro João José Figueiredo de Oliveira, bem como de todos os demais responsáveis pelos estudos de estabilidade da área ainda não apresentadas. Prazo: 30 dias.
- Apresentar aprovação dos projetos de acesso à MG 010 pelo órgão competente. Prazo: antes da implantação dos acessos.
- Apresentar aprovação municipal quanto ao projeto geométrico apresentado para as vias do empreendimento, visto que não foram expedidas as diretrizes necessárias. Prazo antes da implantação do sistema viário.
- Apresentar manifestação do órgão municipal competente quanto á aprovação do projeto de drenagem da área do empreendimento e das soluções proposta á jusante do mesmo. Prazo: 90 dias.
- Apresentar projetos aprovados pela COPASA referentes ao abastecimento de água e ao sistema de esgotamento sanitário proposto. Prazo: 60 dias.
- Apresentar os programas ainda não apresentados, conforme discutido no parecer, para análise e encaminhamento par o COPAM. Prazo: 60 dias.
- A emissão do certificado de licença fica vinculada á quitação do débito referente aos custos de análise do processo.
- Apresentar o documento de imissão na posse do imóvel correspondente área S1 antes da intervenção na área.
- Formalizar os processos de outorga pendentes após apresentação pelo DER do projeto “as built” correlato ás intervenções no trecho da rodovia MG 010 lindeiro ao terreno da CAMG.

4.2 O Empreendimento

O empreendimento está sendo implantado no terreno do antigo Hipódromo Serra Verde, localizado na divisa dos Municípios de Belo Horizonte, a norte, Vespasiano, a Sul, e Santa Luzia a oeste. O terreno esta localizado paralelamente à Rodovia Prefeito Américo Gianetti, comumente conhecida por MG-10 e que vem passando por obras de melhorias e ampliação de sua capacidade, a chamada Linha Verde. Trata-se do principal eixo articulador viário do Vetor Norte da Região Metropolitana de Belo Horizonte (RMBH), acesso a diversos municípios que a compõem, além daqueles já citados o de Lagoa Santa, São José da Lapa, Confins, Pedro Leopoldo e outros (foto 1).



Foto 1. Vista área da localização do empreendimento com inserção de maquete digital

Fonte: Lume Estratégia Ambiental (2006).

O terreno esta inserido praticamente em sua totalidade dentro do Município de Belo Horizonte, no bairro Serra Verde, sendo circundado, em termos de bairros, por Nova Pampulha e Morro Alto a norte, unidades componentes do território de Vespasiano e o bairro São Benedito a oeste, subdivisão do território de Santa Luzia.

4.2.1 Critérios de escolha do local

Os critérios diferenciadores que deram magnitude à escolha do sítio do Hipódromo Serra Verde foram:

- a) o reaquickimento do aeroporto de confins;
- b) a implantação do projeto aeroporto – indústria;
- c) a implantação do pólo de micro - eletrônica em lagoa santa;
- d) a implantação da linha verde, formando um corredor de fluidez para o transito de veículos;
- e) a necessidade de mudança do processo de carência urbana e periferização nos bairros adjacentes à Venda Nova e nos municípios de Ribeirão Das Neves, Vespasiano e Santa Luzia;
- f) a deterioração das atividades do hipódromo Serra Verde;
- g) o fomento ao desenvolvimento do vetor norte da RMBH.

4.2.2 Descrição do empreendimento

A proposta arquitetônica é de implantar um complexo de edifícios, comungando com diversas intervenções estruturantes, tais como vias de acesso, pátios de estacionamento, entre outros equipamentos. O complexo será composto por seis edificações principais divididas em prédios das Secretarias, Centro de Convivência e Apoio, Palácio do Governo, Auditório e prédio de Serviços, além de algumas unidades de apoio para equipamentos, mais as praças de alimentação e restaurante, ambos voltados para a lagoa maior.

As edificações principais estarão postadas a noroeste do terreno, lindeiras à rodovia MG 010, à exceção do prédio de serviços que estará a nordeste, juntamente com a área reservada para implantação dos estacionamentos. Quanto ao restaurante e praças de alimentação, seu posicionamento no terreno é exatamente ao centro.

Em termos de área construída, apresenta as áreas totais a serem edificadas.

Tabela 1. Área total do Centro Administrativo a serem edificadas por tipo

Edificação	Área total construída (m ²)
Palácio do Governo	21 563,00
Auditório	4 291,00
Secretaria – prédio 1	116 238,00
Secretaria – prédio 2	116 238,00
Convivência	7 556,00
Serviços	4 507,50
Total	270 393,50

Fonte: Lume Estratégia Ambiental (2006).

O empreendimento terá capacidade de receber diversas secretarias, órgãos e autarquias estaduais, totalizando um contingente de 16 000 servidores, além de atrair um público flutuante médio de 10 000 pessoas. Esses números totalizam uma população diária no CAMG de 26 000, número balizador para dimensionamento dos serviços básicos a serem dispostos no local:

a) Palácio de Governo

Este edifício contará com sete níveis ao todo, sendo um subsolo, o pilotis, quatro pavimentos e a cobertura. O 1º pavimento será composto por um vão livre, destinado a abrigar um salão nobre para exposições, uma biblioteca e o restaurante.

O Palácio do Governo terá, ainda, mais 4 pavimentos, todos corridos e acessados pelos elevadores, escadas e pela torre do heliponto, com as seguintes destinações e níveis:

- 2º Pavimento – destinado a abrigar a administração e o comando da PMMG (Segurança/Diretoria de inteligência);
- 3º Pavimento – destinado ao gabinete do Vice Governador do Estado, juntamente com as assessorias, diretoria de recursos humanos, planejamento, contabilidade e finanças e a administração do Palácio;
- Pavimento técnico – com acesso pela torre de elevadores e do heliponto.

b) Auditório

Será edificado junto ao Palácio do Governo, ambos ao sul do terreno, com capacidade para 540 lugares.

c) Centro de Convivência

Será implantado entre os dois prédios de secretarias, em formato circular (seção em coroa) e comportará uma gama de serviços direcionados ao público externo, tais como: atendimento ao cidadão, unidade do correio, lanchonete, banco, restaurante, dentre outros. O acesso de funcionários poderá ser realizado por corredores subterrâneos que interligam todo o complexo, sendo disponibilizadas ao usuário, as entradas comuns no nível do terreno.

d) Secretarias

Os prédios que abrigarão as secretarias serão identificados por prédio I e prédio II, sendo que o primeiro corresponde ao que está mais próximo da Lagoa Maior e o segundo mais próximo da rodovia MG 010. Ainda, a descrição dos pavimentos será realizada apenas uma única vez, já que o interior e a volumetria dos prédios são idênticos, com diferença apenas no subsolo do prédio I, que possui uma galeria subterrânea que se liga à convivência, obedecendo a seguinte distribuição:

- Andares tipo 1º ao 8º pavimento e 10º ao 14º pavimento – destinados a abrigar as Secretarias de Estado e demais órgãos, tendo seus vãos divididos, na maioria, por divisórias. Ao centro do pavimento estará localizado o hall de elevadores e as instalações sanitárias.
- Andar intermediário – compreende o 9º pavimento das edificações, destinado a espaços de convivência, salas de reuniões, lanchonete, unidades de apoio e terraço.

e) Serviços

Esta edificação estará ligada aos estacionamentos e será composta por dois pavimentos. As atividades a serem desenvolvidas neste edifício, inicialmente, corresponderão a depósitos e

arquivo morto.

f) Estacionamento

O dimensionamento das vagas de estacionamento e para carga e descarga são regidas pela Lei de Parcelamento, Ocupação e Uso do Solo do Município de Belo Horizonte. Portanto, foi considerando a área líquida de cada edificação, sendo obtidas a necessidade de implantação de 4.900 vagas de estacionamento, sendo 54 delas destinadas aos portadores de mobilidade física reduzida.

A demanda por estacionamento será monitorada a partir do início da operação do empreendimento avaliando a necessidade de se implantar mais áreas de estacionamento ou não. De acordo com os resultados desse monitoramento poderá ocorrer a instalação de um sétimo estacionamento, onde poderão ser estacionados mais 566 veículos.

4.3 Reestruturação espacial da administração pública

Com o funcionamento do CAMG haverá a centralização das atividades administrativas do Estado, uma vez que as secretarias e demais órgãos da administração estadual estarão ali localizados, prevendo-se para tanto:

- a) 48 conjuntos de gabinetes, considerando gabinetes de Secretários de Estados, Secretários Adjuntos, Subsecretários e seus correlatos nos demais órgãos autônomos e entidades vinculadas, além de assessorias especial, geral, jurídica e administrativa, e salas de reunião privativas;
- b) 184 estruturas de Superintendências e 689 de Diretorias.

Quanto aos Conselhos Estaduais, o projeto definiu uma estrutura específica para instalação de áreas privativas, para cada um e o compartilhamento das áreas administrativas e salas de reunião.

Para atendimento ao público externo, estão previstos os seguintes equipamentos:

- a) Posto de Serviços Integrado Urbano (PSIU);

- b) Biblioteca;
- c) Sala de exposições;
- d) Auditório com estrutura de teatro;
- e) Salão nobre;
- f) Centro de convivência;
- g) Posto da Polícia Militar.

4.3.1 Órgão que serão abrigados

Através de informações obtidas em entrevistas com técnicos da Secretaria de Estado de Planejamento e Gestão, identificou-se que o Estado possui atualmente 83 órgãos instalados na Capital. Desse montante, 49 deverão ser transferidos para o Centro Administrativo:

- Palácio do Governo
- Vice-Governadoria
- Secretaria de Estado de Governo
- Gabinete Militar do Governador
- Secretaria de Estado de Agricultura, Pecuária e Abastecimento (SEAPA)
- Secretaria de Estado de Ciência, Tecnologia e Ensino Superior (SECTES)
- Secretaria de Estado de Cultura (SEC)
- Secretaria de Estado de Defesa Social (SEDS)
- Secretaria de Estado de Desenvolvimento Econômico (SEDE)
- Secretaria de Estado de Desenvolvimento Regional e Política Urbana (SEDRU)
- Secretaria de Estado de Desenvolvimento Social (SEDESE)
- Secretaria de Estado de Educação (SEE)
- Secretaria de Estado de Esportes e da Juventude (SEEJ)
- Secretaria de Estado de Fazenda (SEF)
- Secretaria de Estado de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável (SEAM)
- Secretaria de Estado de Planejamento e Gestão (SEPLAG)
- Secretaria de Estado de Saúde (SES)
- Secretaria de Estado de Transportes e Obras Públicas (SETOP)

- Secretaria de Estado de Turismo (SETUR).
- Gabinete do Secretário de Estado Extraordinário de Relações Institucionais
- Gabinete do Secretário de Estado Extraordinário para Assuntos de Reforma Agrária
- Gabinete do Secretário de Estado Extraordinário para o Desenvolvimento dos Vales do Jequitinhonha e Mucuri e do Norte de Minas Gerais.
- Advocacia Geral do Estado (AGE)
- Auditoria Geral do Estado (AUGE)
- Ouvidoria Geral do Estado
- Comando Geral da Polícia Militar
- Comando Geral do Corpo de Bombeiros Militar
- Chefia da Polícia Civil
- Conselhos Vinculados
- Loteria do Estado de Minas Gerais (LEMG)
- Departamento de Obras Públicas do Estado Minas Gerais (DEOP)
- Departamento de Estradas de Rodagem de Minas Gerais (DER)
- Instituto de Desenvolvimento do Norte e Nordeste de Minas Gerais (IDENE)
- Instituto de Geociências Aplicadas (IGA)
- Instituto Mineiro de Gestão das Águas (IGAM)
- Instituto Mineiro de Agropecuária (IMA)
- Instituto de Previdência dos Servidores do Estado de Minas Gerais (IPSEMG)
- Instituto de Previdência dos Servidores Militares do Estado de Minas Gerais (IPSM)
- Instituto de Terras de Minas Gerais (ITER)
- Instituto Estadual de Florestas (IEF)
- Instituto de Desenvolvimento Integrado de Minas Gerais (INDI)
- Fundação Educacional Caio Martins (FUCAM)
- Fundação Estadual do Meio Ambiente (FEAM)
- Fundação Rural Mineira (RURALMINAS)
- Companhia de Habitação do Estado de Minas Gerais (COHAB)
- Caixa de Amortização da Dívida
- Minas Gerais Participações S.A. (MGI)
- Companhia de Tecnologia da Informação do Estado de Minas Gerais (PRODEMGE)
- Fundação de Amparo a Pesquisa do Estado de Minas Gerais (FAPEMIG)

4.3.2 Custo das obras

As obras tiveram início em 12 dezembro de 2007, com previsão para término em dezembro de 2009 (*“Minas Gerais” de 19/12/2007*). Segundo o Assessor da CODEMIG, Bruno Paulino, as obras terão um custo de R\$ 948,7 milhões, assim divididos:

Lote 1 – Obras de infra-estrutura (terraplenagem, drenagem e pavimentação), e construção da sede do governo, auditório e praça cívica, a serem realizadas pelo consórcio formado pelas empresas Camargo Correa, Mendes Júnior e Santa Bárbara, no valor de R\$ 187.574.250,45.

Lote 2 – Obras do prédio I de secretarias, a serem realizadas pelo consórcio formado pelas empresas Norberto Odebrechet, OAS e Queiroz Galvão, no valor de R\$ 367.655.732,05.

Lote 3 – Obras do prédio II de Secretarias e do centro de convivência, a serem realizadas pelo consórcio formado pelas empresas Andrade Gutierrez, Via Engenharia e Barbosa Melo, no valor de R\$ 393.454.830,28.

4.3.3 Desativação da estrutura descentralizada da administração pública

Como conseqüência da implantação do CAMG, especificamente em busca da centralização da administração Estadual, ocorrerá à desocupação dos prédios atualmente ocupados. As secretarias e órgãos a serem afetados encontram-se espalhados em diversos locais de Belo Horizonte, existindo um núcleo de especial interesse e que concentra alguns dos prédios de maior importância cultural, paisagística, cênica e histórica, correspondentes ao complexo da Praça da Liberdade.

Diversas edificações deixarão de ser alugadas, reduzindo significativamente os custos aplicados a este fim. Outro ganho se refletirá na eliminação da necessidade dos usuários acessarem locais distintos na tentativa de equacionar seus problemas, sendo que no CAMG a centralização vai permitir uma tramitação mais otimizada dos processos e uma “porta única” para o cidadão.

Ainda, o complexo da Praça da Liberdade, um conjunto histórico de grande importância não somente para a cidade como para todo o estado, poderá receber um novo uso e ser revitalizado. A

grande expectativa é que este espaço se torne um complexo cultural aberto à população. Imediatamente após a transferência da administração para o Serra Verde os prédios da Praça da Liberdade tendem a abrigar atividades como cinema, teatro, dança, concertos, exposições, oficinas e cursos, videoteca e biblioteca.

Atualmente, muitos desses prédios não são vocacionados para os serviços a que se prestam, fazendo com que estejam constantemente em adequações e sofrendo desgastes. Como esses prédios não têm condições físicas de receber computadores e instrumentos mais modernos, cabeados, a gestão fica de certa forma comprometida.

No entanto, apenas 5% dos servidores estão localizados na Praça da Liberdade (de fato alguns órgãos já foram remanejados), dado que reforça a pulverização dos serviços públicos e que demonstra a geração de altos custos não somente com as locações, mas também com logística, telefonia, dentre outros. Os demais 95% dos servidores, encontram-se prestando serviços em diversos locais da capital.

5 IMPACTOS NO SISTEMA VIÁRIO

Para identificação dos impactos no sistema viário, abordamos as diversas nuances para compreensão do tema: pólo gerador de tráfego, estudo de alternativas viárias de acessibilidade e acessibilidade.

5.1 Pólo gerador de tráfego

Pólo Gerador de Tráfego ou PGT, como é usualmente denominado, está associado a locais ou instalações de distintas naturezas que têm em comum o desenvolvimento de atividades em um porte e escala capazes de produzir um contingente significativo de viagens.

“Consideram-se Pólos Geradores de Tráfego as edificações ou instalações que exercem grande atratividade sobre a população, mediante a oferta de bens ou serviços, gerando elevado número de viagens, com substanciais interferências no tráfego do entorno e a necessidade de grandes espaços para estacionamento ou carga e descarga “ (PORTUGAL; GRANDRO, 2000).

Existem diversas metodologias de avaliação do impacto de Pólos Geradores de Tráfego no sistema viário, que, em síntese, sugerem as seguintes observações:

- a) modelos de geração de viagens;
- b) viagens na hora de pico;
- c) divisão modal;
- d) tempo médio de permanência no estacionamento;
- e) número de vagas necessárias;
- f) área de influência;
- g) vias de acesso e do entorno;
- h) análise do impacto.

Empreendimentos como o CAMG, enquadrados como PGTs, são passíveis de prévio licenciamento ambiental para se instalarem em Belo Horizonte. Na atual legislação urbanística e ambiental, os PGTs são considerados empreendimentos de impacto, cuja construção, ampliação, instalação e operação estão vinculados à prévia obtenção da licença ambiental, sob a responsabilidade da Secretaria Municipal de Meio Ambiente.

Todo o processo encontra-se legalmente amparado em leis e decretos, assegurando ao poder público ampla segurança para fazer as exigências cabíveis para a minimização dos impactos gerados. A BHTrans fornece ao empreendedor o roteiro para o estudo de impacto na circulação viária, bem como analisa os relatórios produzidos, supervisiona e fiscaliza as obras.

Como bem definido na seção 4, os impactos ambientais diretos gerados pelo CAMG, ultrapassam a fronteira de Belo Horizonte, o que fez surgir a competência do Estado de Minas Gerais, através do seu Sistema Estadual de Meio Ambiente (SISEMA), para executar o licenciamento ambiental, o que não afasta a possibilidade de um papel participativo dos municípios envolvidos.

Observamos que os impactos de transporte e trânsito foram citados por ocasião da Licença de Instalação, notadamente nas condicionantes de 1 a 9, 24, 33, 47 e 54, já elencadas naquele capítulo.

5.2 Estudo de alternativas viárias de acessibilidade

Para elaboração dos estudos, foram utilizadas ferramentas de planejamento lastreadas por pesquisas e subsídios das medições de capacidade viária que orientaram a análise do impacto no avesso e entorno do CAMG.

a) Subsídios preliminares

Consistiram no projeto executivo da rodovia MG 010 (trecho rodoviário da Linha Verde do DER/MG), as configurações de geometria e de drenagem do segmento interessado ao objeto do presente estudo no intervalo entre o denominado “Trevo do Jóquei” - interseção da rodovia MG 010 com o acesso leste à Santa Luzia (MG 433/Av. Brasília) - e o “Trevo de São Benedito” - interseção com a via de ligação oeste-leste entre os bairros Morro Alto e São Cosme.

b) Estudos de tráfego

Os volumes de tráfego para dimensionamento da via de acesso ao empreendimento foram obtidos através de previsões quanto ao número de pessoas que demandará o CAMG. Para a rodovia MG

010, no segmento interessado ao acesso, foram obtidos dados de pesquisa de tráfego no DER/MG, consolidados em volumes de tráfego projetados para a rodovia, considerando um período de vida útil de projeto de 15 anos, a partir de 2007.

Os resultados obtidos pela Empresa Lume Estratégia Ambiental (2006). foram os seguintes:

ab) Estimativa de Tráfego na via de acesso ao CAMG no horário de ponta

- quantidade de servidores: 16 000;
- pessoal de apoio: 4 000;
- total: 20 000;
- utilização de ônibus coletivos articulados: 14 000 pessoas;
- utilização de automóveis: 6 000 pessoas.

bb) Hipóteses de Projeto

- Período de maior demanda no acesso: entre 7h30 e 9h00 (1,5 horas)
- Número de Ônibus: 233 ônibus (14.000 pessoas com 60 passageiros por veículo)
- Coeficiente de segurança: 1,15 (15%)
- Volume horário de ônibus :179 ônibus/h(233 x 1,15 / 1,5)
- Número de automóveis: 4.000 automóveis (6.000 pessoas com 1,5 usuários por veículo)
- Volume horário de automóveis: 3067 automóveis/h (4.000 x 1,15 / 1,5)
- Fator de conversão de ônibus em veículo de projeto = 4
- Volume Horário de Projeto: 3783 veículos/h (3067 + (4 x 179))

bc) Estimativa de tráfego na MG 010 no horário de ponta

Do estudo de tráfego realizado pelo DER/MG (apud Lume Estratégia Ambiental, 2006), para o projeto da ampliação da Rodovia MG 010, foram extraídos os seguintes elementos para o segmento interessado ao presente trabalho:

- Velocidade do fluxo livre = 110 km/h (~ 70 mi/h);

- Características do trecho em estudo: trecho plano, com rampa média de 1,99% e aclave específico em torno de 3,5% na extensão de 970 m
- Horário de ponta no trecho interessado: entre 11h00 e 12h00
- Relação do volume horário de ponta e o volume médio diário: $k_1 = 8,1\%$ do VMD
- Pico dos 15 minutos em relação ao volume horário de ponta: $PHF_1 = 0,87$
- Fator k no horário entre 7:30 e 9:00h (maior demanda no acesso): $k_a = 7,0\%$ do VMD
- Fator PHF no horário de maior demanda no acesso: $PHF_a = 0,88$
- VMD obtido na pesquisa, no sentido BHZ – CNF = 16.926 veículo/dia (2004)
- VMD direcional projetado para o ano meta (15 anos) = 30.467 veículo/dia
- Volume Horário na rodovia, no período de maior demanda no acesso = $30.467 \times 0,07/0,88 = 2424$ veículos/h

bd) Nível de serviço na Rodovia MG 010

O volume de projeto na MG 010, no trecho de aproximação da agulha de saída em direção ao acesso, será a soma dos volumes horários ocorrentes no período de maior demanda de tráfego em direção ao Centro Administrativo, isto é, $2424 + 3783 = 6207$ veículo/h. Nesse volume estariam incluídos os veículos com origem no ramal da interseção com a rodovia MG 433 (Santa Luzia).

Com a adoção de 3 ou 4 faixas de tráfego nesse intervalo, o volume horário por faixa será: 2069 veículo/h para 3 faixas e 1552 veículo/h para 4 faixas

Para uma velocidade operacional de 110 km/h (70 mi/h) na rodovia, a densidade de tráfego será de : 29,6 para 3 faixas e 22,2 para 4 faixas.

Segundo o *Highway Capacity Manual* (HCM -1994, apud Lume Estratégia Ambiental, 2006), o Nível de Serviço para 3 faixas situa-se no terço final do Nível D, cuja densidade limite é igual a 32 veículos/mi/fx. O Nível de Serviço para 4 faixas de tráfego situa-se no Nível C, cuja densidade limite é igual a 24 veículos/mi/fx.

O Nível de Serviço C foi o padrão recomendado pelo DER/MG no projeto da MG 010, para o período de 15 anos adotado no projeto. Dessa forma, no presente estudo, são necessárias 4 faixas de tráfego na rodovia MG 010, no trecho envolvendo o segmento de saída da rodovia em direção

à via de acesso ao empreendimento (faixa de divergência), mantendo-se assim a expectativa de vida útil operacional da rodovia estabelecida em projeto.

be) Nível de Serviço na Via de Acesso ao CAMG

Teoricamente, para o raio da curva horizontal empregada na concepção do acesso igual a 280 m, determinante da velocidade máxima permitida no trecho, com uma superelevação de 2%, a velocidade possível, em pavimento molhado, com segurança, seria igual a 82 km/h, obtida através da equação empírica (DNER – 1966):

$$V^2 = \{127 \times R \times (i + f)\}; \quad f = 1 / 1,4 \times V^{1/3}, \text{ onde:}$$

V = velocidade de operação, em km/h;

R = raio da curvatura circular, em m;

i = declividade transversal da plataforma em curva, em m/m;

f = coeficiente de atrito, número adimensional

Tendo em vista tratar-se de um ramal direcional de acesso, a velocidade operacional para o trecho em estudo deverá ser regulamentada com um valor mais baixo, exatamente por se tratar de um trecho de transição a partir de uma via expressa, para atingir um empreendimento, em cujo entorno trafegam veículos e pedestres, sendo indesejável a utilização de altas velocidades.

A redução proposta na velocidade teórica é da ordem de 15%, ou seja, considera-se a velocidade máxima regulamentada no ramal de acesso igual a 70 km/h (43,75 mi/h).

Com um volume de 3783 veículo/h, com 3 faixas de tráfego, a densidade, de acordo com HCM – 1994, serão $3783 / 3 / 43,75 = 28,8$, valor intermediário no Nível de Serviço D. Adotando-se 4 faixas de tráfego, a densidade seria de $3783 / 4 / 43,75 = 21,6$, compatível com o Nível de Serviço C.

Considerando-se para os ônibus uma faixa exclusiva e, para os automóveis, com um volume estimado em 3067 veículo/h, 2 faixas de tráfego, a densidade neste último caso seria de $3067 / 2 / 43,75 = 35$, isto é, com o fluxo operando no nível da capacidade, no horário de ponta.

Em outras palavras, a adoção de apenas três (3) faixas de tráfego, com uma delas exclusivamente para os ônibus e as outras duas para os veículos leves, comprometeria a fluidez da operação. A densidade de tráfego para 3 faixas para os automóveis seria de $3067 / 3 / 43,75 = 23,4$, isto é, ainda no âmbito do Nível de Serviço C.

Conclui-se, pois, pela adoção de quatro (4) faixas de tráfego no segmento de acesso ao empreendimento, inclusive no interior da estrutura de passagem sob a rodovia MG 010.

Neste sentido, conseguiu-se identificar, em agosto/2008, através de informações obtidas junto ao engenheiro Eugênio Botinha, do DER/MG, que a Empresa ENGESOLO, contratada para este fim, elaborou o projeto de engenharia para implantação e pavimentação do referido trecho, adotando 4 faixas, numa extensão de 700 metros.

5.3 Acessibilidade

Sua conexão com o município de Belo Horizonte se faz através dos eixos da Av. Cristiano Machado e do conjunto de avenidas Dom Pedro I e Antônio Carlos. Ambos os eixos cruzam o Anel Rodoviário, permitindo a ligação rodoviária com todos os eixos de acesso a Belo Horizonte, respectivamente:

A localização de um empreendimento como este, com um perfil fortemente aglutinador de pessoas, tem de apontar para um terreno que suporte algumas diretrizes mínimas, como a de abarcar uma construção de grande monta e permitir facilidade de acesso, tanto no sentido de chegada como de saída.

Ao avaliar a malha viária onde se situa o terreno, observamos claramente que o posicionamento do Centro Administrativo permite que, tanto usuários como servidores o acessem de diversas regiões da cidade e, o que é mais importante, de outros municípios. As articulações da via Norte com as avenidas Cristiano Machado e Antônio Carlos e destas com o Anel Rodoviário conferem alto grau de acessibilidade do local a todas as regiões da RMBH.

5.3.1 Macroacessibilidade

O nível de complexidade de acesso à região onde se insere um empreendimento é denominado

macroacessibilidade. Definem-se os principais vetores de acesso pelos quais as principais demandas de viagens acessarão o local do empreendimento e traçam-se as rotas mais prováveis. Nessas rotas possivelmente concentrar-se-ão os impactos mais representativos do tráfego a ser gerado.

Como o Centro Administrativo exercerá uma função estadual de atendimento ao público, devem ser analisadas as rotas de acesso dos principais eixos rodoviários. Por outro lado, como a grande maioria dos servidores públicos que ali exercerão suas funções reside na Região Metropolitana de Belo Horizonte, também se analisam as rotas de acesso urbanas.

Assim, a macroacessibilidade é dividida em vetores cardeais (norte, sul, leste e oeste), atribuindo-se a cada um as suas rotas e as regiões de origem e destino das viagens, denominando-se macroacessibilidade de chegada e macroacessibilidade de saída.

a) Vetor Norte

O Vetor Norte de acesso ao Centro Administrativo abrange as rodovias estaduais MG 010 e MG 424. Compreende o acesso das cidades da RMBH Baldim, Capim Branco, Matozinhos, Pedro Leopoldo, Confins, Lagoa Santa, Vespasiano e São José da Lapa, além de Prudente de Moraes e Sete Lagoas, onde a MG 424 se conecta à BR 040 na direção de Brasília.

Estes acessos se concentram na rodovia Prefeito Américo René Gianetti, lindeira ao empreendimento.

b) Vetor Leste

Abrange a rodovia MG 433. Dá acesso a Santa Luzia, e daí, pela MG 020, a Jaboticatubas e Taquaraçu de Minas. O acesso é feito pela avenida Brasília, continuação da rodovia, até o trevo com a avenida Prefeito Américo René Gianetti, lindeira ao empreendimento.

c) Vetor Oeste

Dá acesso à cidade de Esmeraldas, Ribeirão das Neves e parte de Contagem, e à BR 040 sentido Brasília. O acesso ao CAMG se faz pela avenida Vilarinho, continuando pelas avenidas Baleares, Salamanca, Leontino Francisco Alves e alameda José Maria Alckmin

d) Vetor Sul

Liga ao Centro Administrativo a cidade de Belo Horizonte, com exceção das regionais Venda Nova e Norte, e pelo Anel Rodoviário os eixos Vitória, Rio de Janeiro, São Paulo e Triângulo Mineiro, e as cidades metropolitanas de Raposos, Rio Acima, e Nova Lima.

5.3.2 Microacessibilidade

O Centro Administrativo será circunscrito por uma via de contorno de sentido direcional único e horário, na qual se encontrarão todas as entradas e saídas de veículos para os estacionamentos, área terminal de ônibus e áreas de embarque e desembarque de passageiros.

A entrada do tráfego proveniente da MG 010 no sentido centro – bairro se fará por uma trincheira, ligando a pista marginal da rodovia no sentido centro – bairro à via de contorno. No sentido bairro – centro a entrada se dará por duas passagens entre a pista marginal da MG 010 e a via de contorno.

A saída do tráfego se dará por duas pistas de ligação da via de contorno à marginal da MG 010 sentido bairro – centro, com o tráfego que se dirige ao sentido centro – bairro da rodovia utilizando o trevo da MG 433 para retorno e acesso à pista de sentido contrário.

a) Distribuição dos acessos de veículos e pedestres

Os pedestres terão acessos independentes dos acessos de veículos, vindos do estacionamento de visitantes ou da área reservada para operação de transporte público, atravessando a via circular de acesso em passagem inferior. Essa mesma passagem servirá para os pedestres que acessem o Centro Administrativo pelo bulevar de entrada.

b) Distribuição de vagas de estacionamento

As leis 7.166/96 e 8.137/00, que regulam o uso do solo no município de Belo Horizonte, definem o número de vagas de estacionamento dos empreendimentos deste tipo pela seguinte equação:

$$\text{Vagas} = \text{Área Líquida} / 50 + \text{Área Líquida} / 300$$

O Centro Administrativo terá 209,987 m² de área líquida construída. Pelos parâmetros legais, o número de vagas necessário para esta área líquida é de $209,807 / 50 = 4.200$ vagas mais um número adicional de vagas igual a $209,807 / 300 = 700$ vagas, num total de 4.900 vagas de estacionamento.

Destas 4 900 vagas, 54 devem ser reservadas para portadores de mobilidade reduzida, atendendo aos termos da lei 7 166, que especifica que no caso de prédios públicos com mais de 300 vagas, 8 das primeiras 300 e mais 1 em cada 100 das que excederem às 300 devem ser reservadas para portadores de mobilidade reduzida.

O Centro Administrativo terá, num primeiro momento de sua implantação, segundo o estágio atual do seu projeto, um total de 4 871 vagas, distribuídas em seus diversos estacionamentos, faltando portanto 29 vagas para atender às determinações legais. A pesquisa realizada, entretanto, aponta para uma utilização menor do estacionamento, com 1 937 servidores utilizando veículos próprios, e 622 vagas de estacionamento sendo utilizadas por usuários e fornecedores, considerando-se o tempo de permanência de duas horas.

6 PERFIL DO SERVIDOR PÚBLICO

A pesquisa sobre o perfil dos servidores públicos é importante para identificar as suas necessidades, notadamente quanto à dificuldade de deslocamento para o CAMG, considerando que a grande maioria reside em regiões distantes e serão afetados no seu cotidiano com a mudança.

Medidas deverão de ser tomadas pelo Governo, no sentido de promover condições dignas de deslocamento dos servidores, estudando condições de moradia próxima ao CAMG ou, até mesmo, alteração da carga horária, sob pena de se criar um ambiente desconfortável de trabalho.

Para o desenvolvimento do planejamento e estudos de implantação do novo Centro Administrativo o Governo contratou uma série de estudos e pesquisas, com vistas no mapeamento do perfil e demanda do servidor público, sob diversos aspectos.

Dentre estes estudos, destaca-se um levantamento denominado Programa de Necessidades, identificando basicamente o mobiliário, equipamentos e espaços demandados hoje na estrutura do Estado, com vistas no refinamento do planejamento de ocupação dos edifícios. Tal trabalho foi realizado com a utilização de técnicas modernas e informatizadas de levantamento de dados, possibilitando, portanto, que praticamente 90% dos servidores públicos objeto do novo empreendimento fossem entrevistados pessoalmente. De um total 14 754 servidores públicos extraídos do sistema operacional do Estado, foram realizados 12 911 cadastros, indicando uma margem de erro 0,3% para mais ou para menos. Naturalmente, conforme metodologia adotada pela empresa consultora, a margem de erro poderá apresentar uma variação de acordo com o número de cadastros por secretaria (Lume Estratégia Ambiental, 2006) .

Quanto ao tipo de servidor entrevistado, identificou-se que 69% eram efetivos e 31% contratados. Dos 12 911 cadastros, 78,8% ou 10 170 estavam presentes, respondendo pessoalmente.

Apresentamos algumas características dos servidores públicos, tais como: jornada e turno de trabalho, meio de locomoção, a cidade e bairro de origem, tempo de médio de deslocamento, opção de transporte e o local de moradia:

Quanto ao levantamento médio da jornada de trabalho identificou-se que 75% dos servidores trabalham em tempo integral; somente 5% trabalham 4 horas semanais (tab 2).

Tabela 2: Distribuição dos servidores públicos do Governo do Estado de Minas Gerais segundo jornada de trabalho – Belo Horizonte - 2006

Jornada de trabalho (h)	Número de servidores	%
4	506	5,0
6	2 038	20,0
8	7 626	75,0
Total	10 170	100,0

Fonte: Lume Estratégia Ambiental, 2006

Identificou-se que a grande maioria (76,9%) dos servidores trabalham em horário integral, 12% no período da tarde e 10,9% no turno da manhã (tab 3).

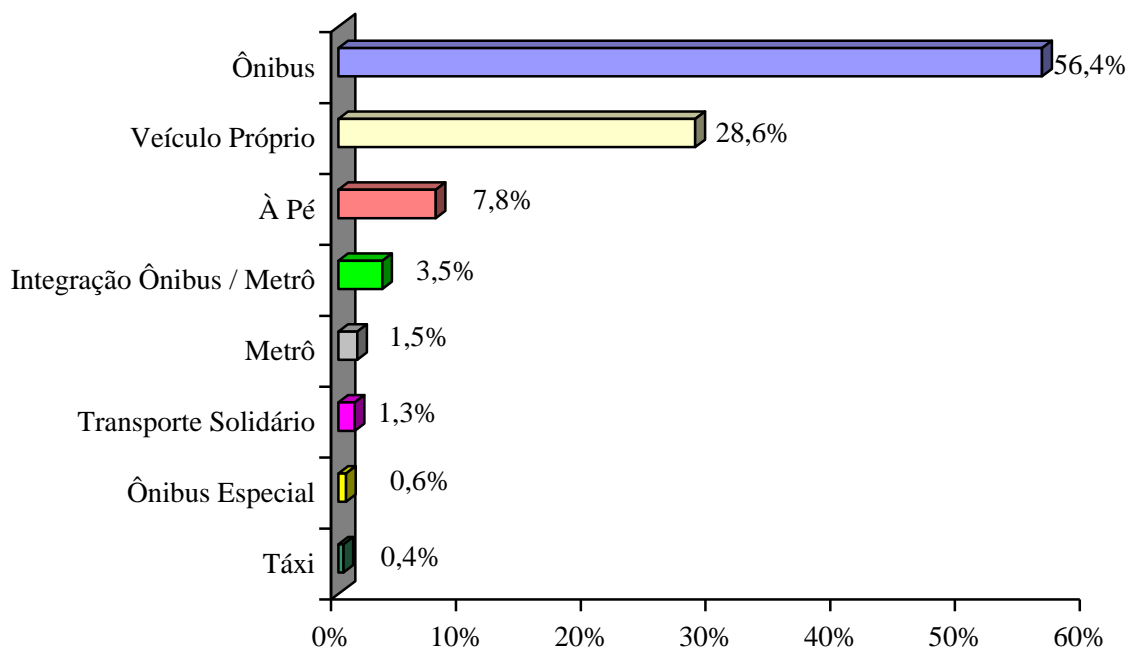
Tabela 3: Distribuição dos servidores públicos do Governo do Estado de Minas Gerais segundo o turno de trabalho

Turno de trabalho	Número de servidores	%
Horário Integral	7 818	76,9
Tarde	1 220	12,0
Manhã	1 112	10,9
Noite	20	0,2
Total	10 170	100,0

Fonte: Lume Estratégia Ambiental, 2006.

O levantamento do meio de locomoção utilizado pelos servidores, para destino ao local de trabalho, demonstram que a grande maioria dos servidores usa o transporte coletivo para o seu deslocamento, onde 28,6% utiliza veículo próprio e 0,6% ônibus especial (graf. 1).

Gráfico 1: Distribuição dos servidores públicos do Governo de Minas Gerais, segundo o meio de locomoção para o trabalho



Fonte: Lume Estratégia Ambiental, 2006.

Quanto à cidade de moradia/origem dos servidores, são apresentados os casos indicando que a maioria dos servidores reside em Belo Horizonte e 14% tem a moradia na RMBH.

Tabela 4: Distribuição dos servidores públicos do Governo do Estado de Minas Gerais segundo a cidade de moradia

Município	Número de servidores	%
Belo Horizonte	8.764	86,1
Contagem	606	6,0
Santa Luzia	172	1,7
Sabará	146	1,4
Ribeirão das Neves	101	1,0
Nova Lima	90	0,9
Betim	73	0,7
Ibirité	46	0,5
Vespasiano	36	0,4
Lagoa Santa	21	0,2
Brumadinho	18	0,2
Sete lagoas	12	0,1
Esmeraldas	11	0,1
Sarzedo	11	0,1
Pedro Leopoldo	10	0,1
Sao Jose da Lapa	10	0,1
Raposos	8	0,1
Caeté	7	0,1
Matozinhos	6	0,1
Igarapé	5	0,0
Itabirito	4	0,0
Rio Acima	3	0,0
Sao Joaquim de Bicas	3	0,0
Juatuba	2	0,0

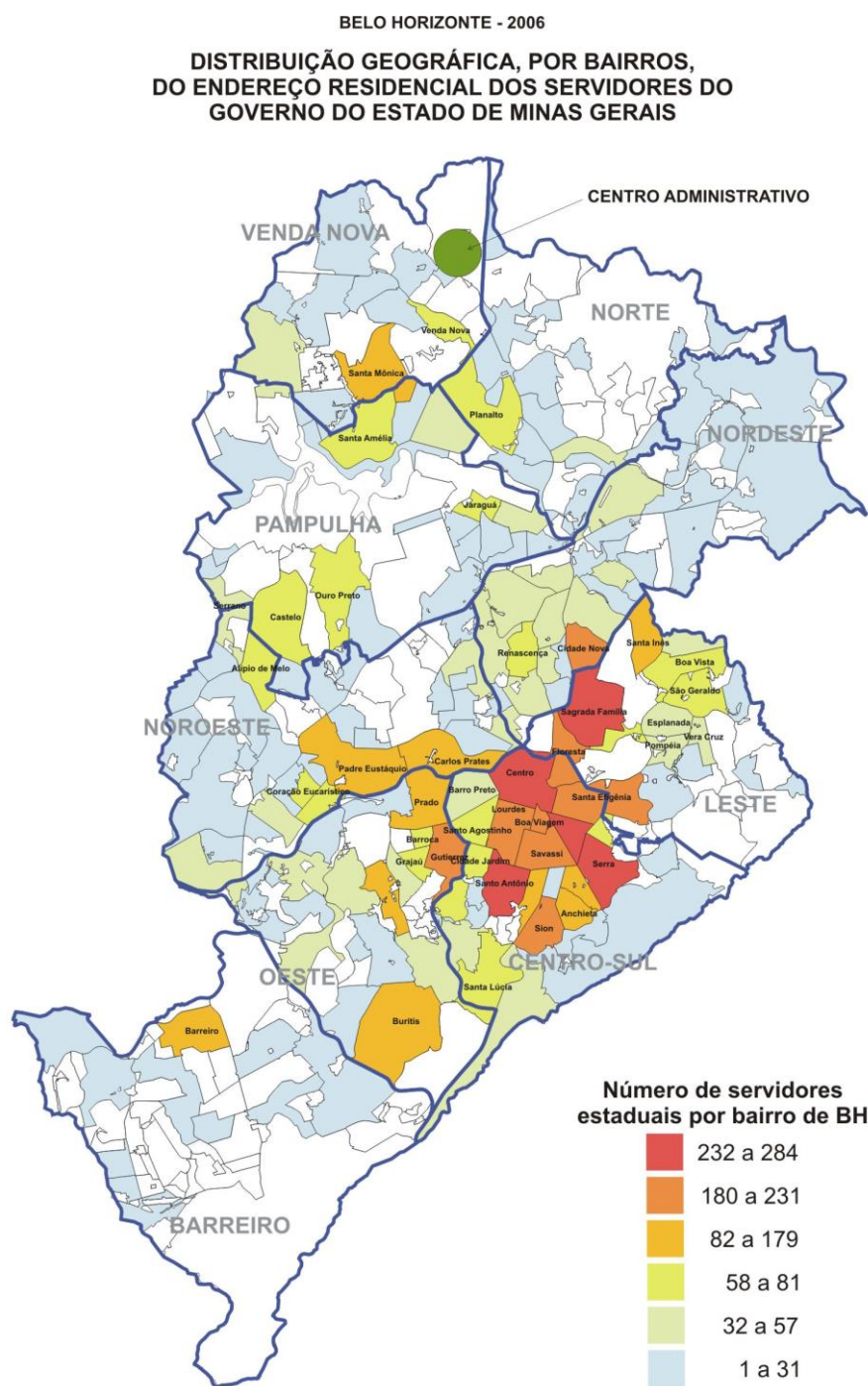
Tabela 4: Distribuição dos servidores públicos do Governo do Estado de Minas Gerais segundo a cidade de moradia

Município	Número de servidores	%
Mateus Leme	2	0
Confins	1	0
Florestal	1	0
Itaguara	1	0
Total	10 170	100,0

Fonte: Lume Estratégia Ambiental, 2006

Quanto ao bairro de origem/moradia dos servidores, daqueles que residem em Belo Horizonte, os levantamentos demonstraram que as maiores concentrações estão localizadas na regional Centro Sul, seguidas pelas regionais Leste, Noroeste, Oeste, Venda Nova e Pampulha. Identificou-se que somente 30% residem em regiões próximas ao CAMG (mapa 1).

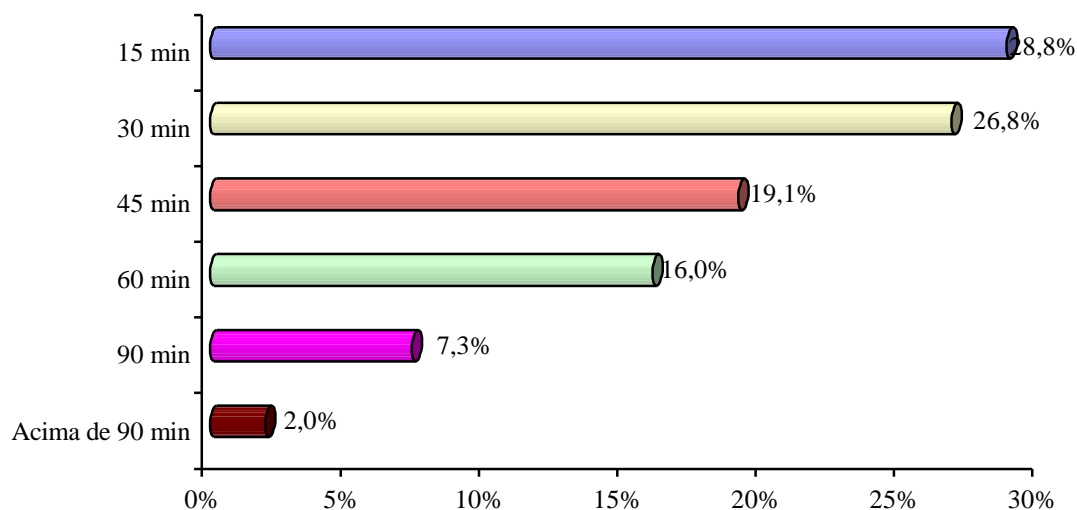
Mapa 1



Fonte: Lume Estratégia Ambiental, 2006

Foi identificado o tempo médio de deslocamento do servidor, de seu local de origem até o local de trabalho, onde se verifica que a grande maioria gasta até 30 minutos, o que pode ser considerado um tempo relativamente curto (graf. 2).

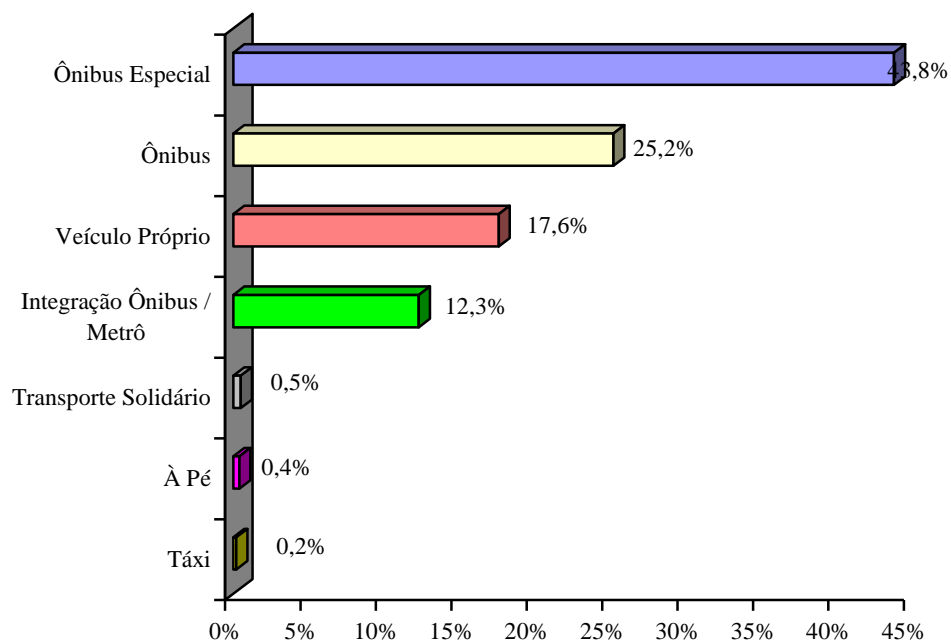
Gráfico 2: Distribuição do tempo médio de deslocamento dos servidores do Governo do Estado de Minas Gerais.



Fonte: Lume Estratégia Ambiental, 2006

No que se refere a opção de transporte desejada para o CAMG, identificou-se que 81,3% dos servidores desejam utilizar o transporte coletivo como meio de locomoção. Comparando com o gráfico 1 (meio de locomoção), verifica-se que houve um incremento entre aqueles que usam o transporte coletivo atualmente e os que desejam utilizá-lo para deslocamento ao CAMG. Este incremento é notado sobretudo no deslocamento por meio de ônibus especial, onde ocorreu uma variação de 0,6% para 43,8% como opção desejada (graf. 3).

Gráfico 3: Identificação dos servidores públicos do Governo do Estado de Minas Gerais segundo a opção de transporte para o CAMG

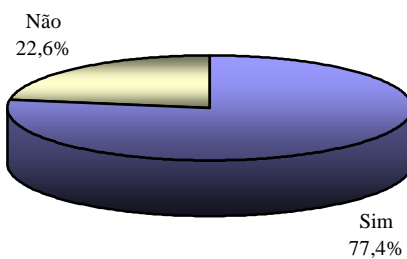


Fonte: Lume Estratégia Ambiental, 2006

Constatou-se que 77,4% dos servidores desejam morar próximo ao CAMG (graf. 4).

Gráfico 4: Percentual dos servidores públicos do Governo do Estado de Minas Gerais segundo a opção de morar próximo ao Centro Administrativo de Minas Gerais.

Distribuição:



Fonte: Lume Estratégia Ambiental, 2006

7 PLANOS E PROGRAMAS

A empresa incumbida de prestar consultoria ao projeto, propôs ao Governo dezessete planos e programas, visando reduzir e/ou eliminar os impactos negativos causados pelo empreendimento, valendo destacar três (3) que estão relacionados aos estudos de impactos apresentados no presente trabalho: ambiental, vetor norte da capital, sistema viário e o cotidiano do servidor público.

7.1 Programa de Gestão Ambiental

Foi proposto ao Governo, manter uma equipe responsável para garantir o atendimento aos projetos executivos e às diretrizes apontadas no Estudo de Impacto Ambiental –EIA, tratado no capítulo 4 desse trabalho.

A equipe deverá acompanhar as medidas e programas propostos, bem como tomar decisões, interagindo com os responsáveis pelas obras e serviços, promovendo ações corretivas que se fizerem necessárias ao logo do período de implantação do CAMG.

7.2 Programa de Apoio ao Desenvolvimento Sustentável do Vetor Norte

Como já tratado no capítulo 2, um dos objetivos associados à ida do CAMG para a região Norte da capital, é a possibilidade de integração daquele espaço no âmbito do desenvolvimento econômico-social pretendido para a região metropolitana.

O programa apresentado ao Governo alerta para a necessidade de uma intervenção articulada com vários agentes. Além de instituições estaduais, deverão participar as prefeituras municipais envolvidas e a população local.

Oito ações deverão ser implementadas, segundo o programa proposto, valendo aqui destacar a criação do Plano Diretor Metropolitano do Vetor Norte, o que deverá ocorrer no prazo de 24 meses após a concessão da Licença de Instalação (LI), ou seja, até dezembro de 2009.

7.3 Programa de Transporte e Trânsito

Para desenvolvimento desse programa, a empresa consultora valeu-se das pesquisas realizadas para identificação do perfil dos servidores públicos, tratado no capítulo 6.

Utilizou-se, por exemplo, os levantamentos do tempo médio de deslocamento dos servidores, onde se percebe que o tempo atual é relativamente curto, em média 30 minutos (Gráfico 2).

Identificou-se, também, que apenas 30% dos servidores residem em regiões próximas à área de implantação do CAMG. Portanto, para a grande maioria, o tempo de deslocamento será incrementado, o que se espera também para os usuários, demandando que percam mais tempo em seus meios de transporte, que é predominantemente de ônibus, o que foi constatado nas pesquisas (Gráfico 1).

De posse desses dados, elaborou-se um estudo de incremento de tráfego nas principais vias de acesso ao CAMG, que culminou com a apresentação do programa ao Governo, sugerindo o desenvolvimento de ações de planejamento, engenharia de trânsito, logística e utilização de medidas educativas relacionadas aos distúrbios derivados desse incremento.

Cinco ações deverão ser implementadas, valendo aqui destacar a proposição de soluções de transporte para os servidores e usuários, o que deverá ocorrer no prazo de 12 meses após o início das obras, ou seja, em dezembro de 2008.

8 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Este trabalho se prestou a identificar os diversos aspectos que cercam a implantação do Centro Administrativo de Minas Gerais, procurando abordar os vários impactos que advirão do empreendimento, notadamente os impactos ambientais, no vetor norte da capital, no sistema viário e no cotidiano dos servidores públicos.

Além de receber um contingente de 16 000 servidores públicos, o CAMG deverá atrair um público flutuante médio de 10 000 pessoas, o que causará impactos no transporte e trânsito que afetará as vias de acesso e a população da zona norte da capital e cidades sob a sua área de influência.

Caberá ao Governo Estadual, responsável pelo empreendimento, efetivar as soluções viárias de acesso ao Centro Administrativo, como a construção de um novo ramal do Metrô, a partir da Estação Vilarinho, valendo-se para isto, inclusive, de Parceria Público-Privada.

Como medida de planejamento, faz-se necessário uma reavaliação imediata dos impactos do crescimento de todo o Vetor Norte no sistema de transporte urbano. Além do Centro Administrativo, diversos empreendimentos mudarão toda a configuração da demanda de transportes na região. A reativação do Aeroporto Internacional de Confins, a criação do Aeroporto Indústria, a implantação do Pólo de Microeletrônica em Lagoa Santa, a expansão do sistema viário iniciada pela Linha Verde e seguida pelas MG 020, MG 424, ligação Justinópolis – BR 040, pelo novo Anel Viário de Confins e pelo novo Rodoanel por si só desbalancearão a atual estrutura de demanda, além de se transformarem em elementos indutores de desenvolvimento da região, atraindo investimentos privados industriais e residenciais.

Daí a necessidade de se iniciar imediatamente um processo de planejamento metropolitano, envolvendo o desenvolvimento de um Plano Estratégico de Desenvolvimento multidisciplinar que defina alternativas de cenários futuros para a RMBH, do qual faça parte um Plano Metropolitano de Transportes.

Identifica-se, ainda, que um dos objetivos associados à ida do CAMG para a região Norte é a possibilidade de integração daquele espaço no âmbito do desenvolvimento econômico-social

pretendido para a região metropolitana. Este desenvolvimento, no entanto, terá que ser ordenado em função das próprias fragilidades sócio-econômicas locais, com o perigo de que, se não forem adotadas medidas específicas para a localidade, ela pode vir a ser vítima e alijada do próprio processo, uma vez que o impacto positivo só deverá acontecer na medida em que o projeto for se tornando realidade.

Por fim, as pesquisas apresentadas neste trabalho, demonstraram que apenas 30% dos servidores públicos moram na região de influência do CAMG. Por outro lado, ficou demonstrado que 77,4% dos servidores demonstraram interesse em morar próximo ao CAMG.

Portanto, uma ação importante será proporcionar meios de deslocamento dos servidores ou mesmo, a oportunidade de virem a residir nas proximidades do CAMG, preferencialmente com incentivo público, diminuindo a pressão sobre o sistema viário, reduzindo, inclusive, os investimentos no transporte coletivo.

REFERÊNCIAS

ARMANI, Domingos. *Como elaborar projetos?* Porto Alegre: Tomo Editorial, 2006.

CONSELHO ESTADUAL DE POLITICA AMBIENTAL. *Condicionantes para concessão de licença de instalação.* Belo Horizonte: 2007.

ESTADO DE MINAS, pág. 25 Gerais, *Ambientalistas pedem celeridade ao Governador na adoção de medidas contra à fauna e a flora no Vetor Norte de BH, diante das grandes obras, como o Centro Administrativo.* Belo Horizonte: 01 de março de 2008.

LUME ESTRATÉGIA AMBIENTAL, *Planejamento da execução dos estudos ambientais do Centro Administrativo do Governo do Estado de Minas Gerais:* 2006.

MINAS GERAIS. Secretária de Estado de Planejamento e Gestão. *Plano Mineiro De Desenvolvimento Integrado – PMDI 2007-202:* estratégia de desenvolvimento. estado para resultados Belo Horizonte:2006.

MINAS GERAIS Decreto Estadual nº 44 500, 03 de abril de 2007. Institui o Plano de Governança Ambiental e Urbanística da Região Metropolitana de Belo Horizonte. *Minas Gerais,* Belo Horizonte, 04 de maio de 2007.

MINAS GERAIS, pág. 5. *Concessão da licença prévia para implantação do Centro Administrativo de Minas Gerais:* Belo Horizonte, 07 de julho de 2007.

MINAS GERAIS, pág. 5. *Início das Obras de construção do centro administrativo de Minas Gerais:* Belo Horizonte, 19 de dezembro de 2007.

MINAS GERAIS, pág. 3. *Apresentação de proposta de adoção de pareceria pública – privada para conclusão e gestão do metrô de Belo Horizonte:* Belo Horizonte ,14 maio de 2008.

RUA, Maria das Graças. *Análise de políticas públicas: conceitos básicos* 2000.

<http://www2.ufba.br/~paulopen/analisedepoliticaspUBLICAS.doc>

PORTUGAL, Licínio; GRANDO, L. *Estudos de pólos geradores de tráfego e de seus impactos nos sistemas viários e de transportes*. São Paulo: Edgar Blücher Ltda, 2003.

SILVA, Pedro Luiz Barros; MELO, Marcus André Barreto. *O processo de implementação de políticas públicas no Brasil: características e determinantes de avaliação de programas e projetos*. Campinas: UNICAMP, Núcleo de Estudos de Políticas Públicas: 2000.