

ATA DA REUNIÃO EXTRAORDINÁRIA CRTT Oeste

Apresentação da Proposta de alteração de circulação na RUA DANIEL DE CARVALHO

Reuniram-se, em ambiente virtual, a partir das 19 horas, através da plataforma Zoom, aos três dias de Março de 2026, Suzana Lucia Silva Belo, Gerente de Mobilização Social - SUMOB-GEMSO, Claudio José Soares Mendes/Núcleo de Mobilização Social-SUMOB, Péricles Simbera Santos- GARBO-BHTRANS, Andreia Batista – Representante da Presidência da BHTRANS, José Renato de Oliveira- Analista GARBO-BHTRANS, Ricardo de Jesus – Administrador Adjunto da Regional Oeste-ADRE-O, Tânia Fernandes – Representante da vereadora Marcela Trópia, os CRTTs Oeste listados em anexo e o público externo constantes na lista de presença anexa. A pauta da Reunião Extraordinária da CRTT Oeste foi a Mudança de Circulação Rua Daniel de Carvalho, entre as ruas Estácio de Sá e Moreira César.

Prevista para às 19h a reunião foi iniciada às 19h15 por Suzana Belo que apresentou os representantes da PBH, BHTRANS e SUMOB.

Suzana Belo, SUMOB-GEMSO, deu as boas-vindas a todos à reunião extraordinária da Comissão Regional de Transporte e Trânsito, convocada especificamente para tratar da mudança de circulação da Rua Daniel Carvalho. Ela explicou que sempre que há uma demanda por mudança de itinerário de ônibus ou de circulação viária, é realizada uma reunião da Comissão Regional com a comunidade impactada para apreciar a proposta. Suzana esclareceu que o que seria apresentado era uma proposta, e que o processo era democrático. O analista, José Renato, esteve no local e considerou a mudança de circulação tecnicamente viável, mas a escuta dos moradores era fundamental, pois são eles que residem no local.

Suzana detalhou o funcionamento da reunião: após a apresentação, os participantes poderiam tirar dúvidas. Ela alertou que não seriam tratados outros assuntos, pois a reunião era extraordinária e focada exclusivamente na Rua Daniel Carvalho. Questões sobre sinalização e dispositivos de segurança seriam tratadas na fase de elaboração do projeto, caso a mudança de circulação fosse aprovada. Os participantes poderiam sugerir, mas a votação se limitaria à mudança de circulação, não a detalhes de sinalização ou estacionamento. O espaço era para ouvir a comunidade e a votação seria nominal e democrática, valendo o resultado por maioria simples. Ela orientou que, no momento da votação, cada um seria chamado individualmente para abrir o microfone e votar "sim" (a favor), "não" (contra) ou se abster.

Ricardo de Jesus, administrador adjunto da Regional Oeste-ADRE-O, desejou boa noite a todos e parabenizou a comunidade pela participação. Ele mencionou o prazer de participar da reunião da CRTT, da qual já fez parte por dois mandatos, e destacou a importância do colegiado para dar voz e vez à população, ajudando a prefeitura a implementar as melhorias que a comunidade de fato deseja. Ele agradeceu ao José Renato e ao Péricles pelas vitórias na regional para melhorar a qualidade de vida e a segurança no trânsito dos moradores da Regional Oeste. Em seguida, declarou aberta a reunião.

Andreia Batista, BHTRANS-DPR, agradeceu a presença e participação de todos, reforçando a fala de Ricardo de que o envolvimento da comunidade é o que valida o trabalho da representação parlamentar e das equipes da BHTRANS, que atuam para trazer soluções para a comunidade. Ela desejou uma boa reunião e uma boa votação.

Péricles Simbera, gerente de ação regional (BHTRANS- GARBO), concordou com os colegas sobre a importância da reunião e da CRTT. Ele explicou que a equipe esteve no local, fez uma vistoria e tentou encontrar a melhor solução técnica que atendesse aos anseios dos moradores e usuários da via, resultando naquela proposta. Ele reiterou que todos tinham a liberdade de votar "sim" ou "não". Péricles comentou que ficava satisfeito em ver uma sala cheia, pois isso legitimava a decisão do grupo e a participação era fundamental para o trabalho da equipe, capitaneada por Suzana e Claudio Mendes.

Antes da apresentação, Suzana solicitou identificação no chat para a lista de votação e interrompeu Walter, que levantou uma questão de ordem, orientando-o a aguardar a apresentação do analista para depois abrir espaço para questionamentos. Ela reforçou as regras de inscrição e tempo de fala e, em seguida, passou a palavra para José Renato.

José Renato, analista da BHTRANS, iniciou sua fala explicando que já esteve algumas vezes na Rua Daniel de Carvalho, realizando intervenções relacionadas ao colégio. Nessas ocasiões, foi procurado por moradores que relataram o perigo da circulação, enviando imagens de acidentes, principalmente em dias de chuva. Ele concluiu que o morro era muito íngreme, a ponto de, se fosse pelas normas atuais, a via provavelmente não

seria aberta. Sua análise indicou que, se a rua se tornasse uma única no sentido subida, seria muito difícil para quem mora na parte de cima, especialmente em dias de chuva. Se fosse apenas descida, o problema persistiria devido à inclinação, pois um carro saindo da garagem e outro freando na descida, com a pista molhada, continuaria gerando riscos.

José Renato apresentou sua proposta baseada em um trecho específico da rua,, onde não havia garagens. A ideia era isolar esse trecho. Os moradores da parte de cima, no lado da Rua Estácio de Sá, entrariam e saíam de casa pelo cruzamento superior. Os moradores da parte de baixo, no sentido do Colégio Santo Agostinho, fariam o mesmo pela parte inferior. Ele destacou o benefício para o morador: a medida tiraria o trânsito de passagem, que é direcionado por aplicativos, transformando a via em uma via local e diminuindo a probabilidade de acidentes. O morador não precisaria dar uma volta muito grande. Ele explicou que um teste operacional não foi realizado por causa da alta declividade da via, que dificulta a fixação de sinalização provisória, que poderia escorregar. Por isso, optaram por propor uma solução mais definitiva, com um bloqueio físico no asfalto, como uma floreira ou barreiras de concreto, com sinalização indicando a interdição e que a via se tornaria uma rua sem saída para veículos. Caso a proposta não fosse aceita, José Renato sugeriu que fossem colocadas em votação outras opções, como transformar a via em mão única (descendo) ou mantê-la como está, apenas com melhoria na sinalização, que seria custeada pela BHTRANS. Ele mostrou imagens do local para ilustrar o trecho que seria isolado, esclarecendo que a Rua Francisco Feia não tinha ligação viária com a Daniel de Carvalho, apenas acesso para pedestres por escada.

Finda a apresentação, Suzana abriu a palavra para as inscrições. Registra-se

Sr. Sérgio aprovou plenamente a sugestão de fechar a rua com concreto e fazer um jardim. Ele contou que, quando seu prédio foi construído, a rua não existia, era um lamaçal. Seu pai conseguiu com o então governador Hélio Garcia e o prefeito Ruy Lage a abertura da via, mas eles já haviam pedido para interditar a rua no meio, tornando-a particular, pois já viam que era muito íngreme. A prefeitura não concordou na época, prometendo que a Rua Francisco Feia daria acesso, o que nunca ocorreu. Ele relatou a recorrência de acidentes em toda chuva, com carros quebrando o passeio e os responsáveis muitas vezes indo embora. Por isso, considerou a proposta excelente.

Em seguida, Walter falou. Ele entendeu a proposta como o fechamento da via próximo à Rua Francisco Feio. Com isso, o trânsito para quem está perto do Colégio Santo Agostinho seria feito pela Rua Moreira César, que teria que ser mão dupla. Isso impediria a descida de veículos da parte da Estácio de Sá até o colégio. Ele gostou da proposta, pois resolveria o problema da descida.

Suzana confirmou com José Renato que o entendimento de Walter estava correto.

Augusto foi o próximo orador e discordou da proposta. Ele argumentou que o trânsito do Colégio Santo Agostinho aumentou muito. Como morador, se tivesse que passar pelo colégio para acessar sua casa, não conseguiria almoçar em casa devido ao trânsito horrível naquele horário. Ele defendeu o direito de ir e vir, de descer e subir a rua livremente. Sua proposta era manter a via como está, mas com melhorias: trocar o asfalto por um asfalto mais aderente na descida, colocar placas de sinalização em cima e embaixo, e sinalizar como "trânsito local" para evitar o uso por aplicativos de passagem.

José Renato comentou que a sinalização de "trânsito local" não teria restrição, seria para todos.

Guilherme Pianetti, síndico de um prédio no pé do morro (número 1546), falou em seguida. Ele concordou que a sinalização precisa ser melhorada, com placas grandes e iluminadas alertando para o cuidado na descida com chuva, e o asfalto mais aderente. No entanto, ele discordou veementemente da proibição de descer a rua. Ele previu que isso sobrecarregaria demais as ruas Martim Francisco e Moreira César, principalmente no horário de saída da escola, criando um grande congestionamento. Ele sugeriu que a subida da rua poderia ser proibida para não moradores, mas José Renato esclareceu que não é legalmente possível restringir o acesso e selecionar quais veículos podem entrar na via, e que a sinalização de "trânsito local" não tem eficácia para esse fim, pois a legislação não permite tal flexibilidade. Guilherme ponderou que a prefeitura poderia, talvez, influenciar os aplicativos de mapa para não sugerirem a descida pela Daniel de Carvalho para quem não vai àquele local. Ele concluiu que discordava da proposta, pois bloquearia a descida o ano inteiro por causa de alguns dias de chuva, e que a solução para a chuva era a sinalização.

Suzana anunciou os próximos inscritos: Pedro Morato, João Paulo, Licinaira Moreira, José Eustáquio e Marcelo. Ela pediu que todos respeitassem o tempo de dois minutos.

Pedro Morato, síndico do Edifício Piani no número 1525, relatou que, nos três anos em que reside no local, testemunhou acidentes e capotamentos, sempre em dias de chuva, e notou que os moradores dos prédios mais acima sofrem mais. Ele observou que a maioria dos acidentes parece ser de tráfego local mesmo. Sua preocupação com a proposta era em relação ao horário de saída do colégio (12h30). Ele disse que muitos pais já fazem retornos no morro, usando garagens para manobrar, e acreditava que, com o bloqueio, essa situação se intensificaria nos prédios próximos à saída do morro, criando um problema de manobra. José Renato respondeu que, de fato, a manobra para retorno teria que ser feita em garagens, o que não é o ideal, mas que a proposta visava evitar os acidentes recorrentes. Ele ressaltou que, se dependesse dele, preferiria uma rua local, por ser a mais segura.

Rodrigo Carvalho pediu a palavra para esclarecer as opções de voto. Ele perguntou se as opções eram aprovar a proposta de interdição apresentada por José Renato, ou então optar pela alternativa de mão única descendo. José Renato confirmou que a primeira opção era votar a favor ou contra a interdição. Caso fosse rejeitada, a alternativa seria votar pela transformação da via em mão única descendo (já que a subida, em dias de chuva, seria inviável). Rodrigo então se posicionou contra a proposta, explicando que, na sua modesta opinião, a ideia era boa no papel, mas ignorava a consequência de explodir o trânsito na Martim Francisco por causa da escola. Ele sugeriu que a mudança deveria vir acompanhada de outras alterações no entorno para desafogar o trânsito escolar. José Renato agradeceu a sugestão, mas comentou que é complexo lidar com os problemas de trânsito gerados pelo colégio, que já foram alvo de várias ações de mitigação.

João Paulo, residente no número 1525 (base do morro), reforçou a fala de Augusto e Guilherme. Ele reconheceu a necessidade de melhoria na rua, mas não por meio do fechamento, pelos reflexos negativos no trânsito. Ele também refutou veementemente a possibilidade de mão única, pois isso obrigaria todos os moradores a enfrentarem o trecho crítico do morro. Para ele, a solução ideal era uma sinalização mais clara e incisiva sobre o perigo e o piso escorregadio, já que a placa atual é muito tímida.

Após a fala de João Paulo, Suzana pediu que um usuário do Zoom se identificasse. A participante se identificou como Licinaira Moreira Moreira. Licinaira Moreira concordou com os síndicos Guilherme e Augusto, considerando o fechamento impossível. Ela apoiou a sugestão de colocar um asfalto antiderrapante, mencionando um vídeo recente do prefeito sobre uma rua em Belo Horizonte onde a medida resolveu o problema de derrapagem, e sugeriu aumentar a sinalização de perigo. Ela defendeu a manutenção da mão dupla, pois a proposta de fechamento ou mão única atrapalharia a vida de todos.

A próxima oradora foi Tânia, representante da vereadora Marcela Trópia e moradora da região. Ela explicou que a demanda chegou ao gabinete e, após visita técnica a pedido da população, chegaram à conclusão de realizar a votação. Ela havia conversado com José Renato sobre a insatisfação da população com os acidentes e até enviado vídeos a ele. Tânia Fernandes pediu que os moradores analisassem bem antes da votação e deu seu testemunho sobre a Rua Fernão Dias, que tem histórico de deslizamentos e onde um asfalto com pedra mais grossa aumentou o atrito. Ela se comprometeu a direcionar os encaminhamentos discutidos para a prefeitura.

Marco Henrique Silva, representando o Colégio Santo Agostinho, falou sobre o impacto do trânsito na comunidade escolar. A escola constantemente comunica as famílias sobre o risco do trecho, mas muitas não se atentam ao trânsito do entorno. Ele deu uma sugestão: um estudo privado realizado há algum tempo indicou que avaliar o fluxo da Fernão Dias (onde há uma portaria) poderia ser interessante. Como aquela rua é mão dupla, isso concentra carros na Daniel de Carvalho. Ele sugeriu avaliar a viabilidade de torná-la mão única, o que, embora não resolvesse totalmente, poderia contribuir para a melhoria do problema. José Renato respondeu que o Colégio precisaria fazer uma solicitação formal para que a demanda fosse analisada.

Elza Maria de Moraes Parreiras, moradora há quase trinta anos, manifestou-se a favor da proposta, achando-a muito interessante e acreditando que resolveria o problema. Ela ponderou, diante das opiniões contrárias, que ao menos um teste deveria ser considerado. Ela enfatizou a gravidade da situação, relatando que a quantidade de acidentes é "horrorosa", inclusive com morte, e que não acontecem só na chuva. O fluxo intenso e os carros estacionados dos dois lados dificultam ainda mais o trânsito. Ela também afirmou que, se a rua se tornasse mão única (subindo), ela teria que vender seu apartamento, pois não considera seguro subir a rua. Ela questionou a eficácia de mais sinalização, argumentando que o perigo é visível e que só funcionaria para os teimosos. Ela pediu que suas colocações fossem consideradas.

Suzana então questionou José Renato e Péricles sobre a possibilidade de um teste operacional, como sugerido por Elza. José Renato reiterou a dificuldade inicial: a inclinação impedia a fixação segura da sinalização provisória, motivo pelo qual optaram por fazer a reunião primeiro. No entanto, ele afirmou que o teste era possível.

Péricles corroborou a dificuldade com o teste devido à inclinação e à fixação da sinalização. Ele trouxe a experiência da Rua Camapuã, no Alto Barroca, com declive semelhante (embora acreditasse que a Daniel de Carvalho fosse mais acentuada). Naquela via, de mão única descendo, eles implantaram sinalização de piso escorregadio e atenção na chuva. Apesar de terem feito a parte deles, o problema não foi resolvido. Ele também comentou sobre a Rua Treze de Setembro, mencionada por Licinaira Moreira, onde foi feita a fresagem do asfalto. A situação melhorou consideravelmente, mas não resolveu totalmente, pois alguns veículos ainda patinavam. Ele fez esse esclarecimento para mostrar que, em muitos casos, essas medidas não são a solução definitiva. Péricles assegurou que a proposta de fechamento não desconsiderava o fluxo de veículos que seria absorvido pelas vias do entorno e que, se aprovada, a prefeitura teria condições de tomar ações complementares, como proibir estacionamento em determinados locais para melhorar a fluidez. No entanto, reiterou que a decisão era democrática.

Paulo Eugênio Oswaldo Santiago, o próximo inscrito, declarou-se contra a proposta apresentada pela BHTRANS. Ele argumentou que fechar a via tiraria mais uma possibilidade de acesso às residências e pioraria o trânsito na parte de baixo. Além disso, as garagens se tornariam áreas de manobra, o que não é prudente. Ele defendeu a sinalização ostensiva e o recapeamento da via.

Após algumas tentativas de conexão com outros inscritos, Walter retornou para esclarecer sua dúvida sobre o que exatamente seria votado, se era a proposta de interdição ou a de mão única descendo. Suzana e José Renato confirmaram que a única proposta em votação era a de interdição do trecho sem garagens (criando duas vias locais), apresentada por José Renato. A opção de mão única descendo não seria colocada em votação, pois não faria sentido, dado que a interdição já permitiria o fluxo nos dois sentidos a partir dos acessos pelas laterais. José Renato mostrou novamente o mapa para ilustrar.

Josafá Gabriel Menezes, morador no número 585, exatamente no trecho onde se propunha a interdição, falou contra a medida. Ele concordou que a segurança é prioridade, mas acreditava que a proposta criaria um grave problema de trânsito e fluxo para acessar as garagens via Moreira César. Ele observou que a sinalização existente, como a placa de "Proibido estacionar", já é desrespeitada nos horários de pico. Ele sugeriu um conjunto de fatores para minimizar os riscos, como a fresagem do asfalto (ranhuras) ou a troca por um asfalto mais aderente. Ele também apontou que, além da angulação, o ponto crítico tem um desnível muito forte, o que piora a situação, e que uma correção naquele ponto específico, aliada à melhoria do asfalto, poderia ser mais eficaz.

Marcelo Campos, morador desde 1994, fez sua análise. Ele disse que o asfalto atual é o segundo da via e que, com o uso, ele vai "emborrachando", por isso não tinha muita expectativa em fresagem ou troca de asfalto como solução duradoura. Ele corroborou a fala de Elza sobre a quantidade de acidentes, não só na chuva, mas também no seco. Ele também se posicionou contra o simples fechamento, pois isso deixaria o morador com uma única opção de acesso: enfrentar o "caos" e a "selvageria" do trânsito do Colégio Santo Agostinho, que, embora tenha melhorado, ainda é intenso em quatro horários do dia. Ele deu um testemunho de já ter visto 16 carros manobrando na entrada da garagem de seu prédio. Marcelo defendeu a manutenção da mão dupla e sugeriu que a sinalização seja "radical" para que o motorista entenda o risco. Por fim, ele apoiou a ideia de que o Colégio Santo Agostinho deveria ser parte da solução para o problema que ele próprio cria, mencionando a possibilidade de usar uma segunda ou terceira entrada da escola para desafogar o fluxo.

Rogério Guimarães, o último orador, declarou-se a favor da proposta, considerando-a muito interessante. Ele entendeu que o fechamento seria num trecho onde não há garagens. Ele argumentou que, hoje em dia, uma rua com aquela declividade não seria autorizada pela prefeitura, o que por si só já é um motivo de segurança. Para ele, a ideia era válida para diminuir e impedir os acidentes, que considerou um absurdo, e não prejudicaria ninguém, pois os moradores do topo continuariam tendo seus acessos normais.

Após as falas, Péricles fez suas considerações finais. Ele contextualizou o desafio da mobilidade em Belo

Horizonte, uma capital com mais veículos do que pessoas. Ele explicou que medidas como troca de pavimento ou fresagem não seriam executadas pela BHTRANS, mas sim por outros órgãos, aos quais eles dariam os devidos encaminhamentos. Reforçou que o estudo para a proposta não desconsiderou o impacto nas vias do entorno e que alguns moradores teriam que fazer um trajeto maior para acessar suas garagens, como uma responsabilidade compartilhada pela segurança. Ele reiterou que o processo era democrático e cabia à comunidade escolher o que era melhor para sua rotina, mas sem perder a visão da segurança e do contexto da região.

Suzana então deu as orientações finais para a votação. Ela explicou que todos os participantes da comunidade poderiam votar, exceto os representantes da prefeitura (Ricardo, José Renato, Péricles, ela e Cláudio). Os votantes seriam chamados pelo nome e deveriam abrir a câmera e o microfone apenas no momento do voto para não causar caos na ordenação do mosaico. Quem tivesse dificuldade poderia votar pelo chat. O voto seria "sim" para quem estava de acordo com a proposta de interdição apresentada por José Renato, "não" para quem era contra, e "abstenção" para quem não quisesse votar. Não haveria declaração de voto.

Claudio Mendes assumiu a condução da votação, anunciando que a sala seria fechada a partir daquele momento para evitar que alguém que caísse pudesse retornar. Ele pediu que os votantes fossem breves, apenas dissessem o voto, e iniciou a chamada em ordem alfabética.

A votação transcorreu com os seguintes resultados, conforme a chamada de Claudio e registros de Suzana.[Após a chamada, Suzana anunciou o resultado: 13 votos "sim", 23 votos "não" e 1 abstenção. A proposta apresentada foi, portanto, reprovada. Suzana parabenizou a comunidade por fazer valer sua escolha e suas decisões. Ela garantiu que todas as sugestões e colocações feitas durante a reunião seriam analisadas. Tânia Fernandes se comprometeu a levar a demanda sobre o pavimento, e a equipe da BHTRANS iria estudar a questão da sinalização para tentar mitigar o problema.

Péricles, em seu encerramento, agradeceu o tempo dedicado pelos participantes e parabenizou a comunidade pela decisão democrática. Ele afirmou que, a partir da escolha feita, a BHTRANS iria elaborar um projeto para implantar sinalização de advertência sobre o risco de acidentes e piso escorregadio. Além disso, seria dado encaminhamento às demandas sobre fresagem e troca de pavimento.

Ricardo de Jesus fez as considerações finais. Ele parabenizou a todos pela reunião lotada e pela participação ativa. Afirmou que a prefeitura estava atenta e que a rejeição da proposta não significava inação. A equipe técnica (José Renato e Péricles) teria a missão de estudar a melhor forma de tornar a rua mais segura para quem passa e para quem mora lá. Ele agradeceu à Tânia Fernandes e à vereadora Marcela Trópia pelo apoio e se colocou à disposição da população na Regional Oeste.

Andreia Batista, por fim, pediu desculpas pela demora em se conectar, mas agradeceu a presença de todos e parabenizou a equipe da BHTRANS pelo trabalho técnico e pelo envolvimento, encerrando com um abraço à comunidade e à representante da vereadora.

Suzana agradeceu mais uma vez a presença de todos, considerando a participação "um show", e deu por



Claudio Mendes

Coordenador do Núcleo de Mobilização Social – GEMSO/SUMOB-Barreiro-Centro-Sul e Oeste