



Ata da 23ª Reunião Ordinária da Sessão Legislativa de 2024 da Câmara Municipal de Pará de Minas. Aos vinte e cinco dias do mês de junho de 2024, à hora regimental, devidamente convocados, compareceram ao Plenário 16 vereadores, que subscreveram o livro de presença, ausente, justificadamente, o vereador Hélio Andrade de Melo Júnior. Feita a chamada e verificada a existência de quórum, o presidente, vereador Dilhermando Rodrigues Filho, declarou aberta a sessão. A ata da reunião realizada no dia 18 de junho de 2024 foi aprovada sem restrições.

**LEITURA DE CORRESPONDÊNCIAS E COMUNICAÇÕES:** Ofício do gabinete do deputado federal Dimas Fabiano, informando a apresentação de indicação ao Ministério da Saúde a favor do município do valor de cento e cinquenta mil reais, em atendimento a solicitação dos vereadores Dilhermando Rodrigues Filho e Gladstone Correa Dias. Convite para solenidade de entrega de Moção de Aplausos e de homenagem por defesa do meio ambiente nesta Câmara, no próximo dia 27, às 19 horas. Convite para café literário de apresentação e posse da diretoria da Academia de Letras de Pará de Minas, no próximo dia 29, às 9 horas, na sede da Academia. **LEITURA DE PARECERES:** Não houve. **DISCUSSÃO DE PROJETOS:** Foram aprovados por 14X01 em 2ª votação: **Projeto de Lei nº 21/2024**, de autoria do vereador Marcílio de Souza – Denomina Luiz Viana David a praça localizada no loteamento denominado Bairro Novo Jardim das Oliveiras, nesta cidade; **Projeto de Lei nº 25/2024**, de autoria do vereador Gladstone Correa Dias – Denomina logradouro público no loteamento denominado Bairro Novo Jardim das Oliveiras, nesta cidade; **Projeto de Lei nº 26/2024**, de autoria do vereador Toninho Gladstone – Denomina logradouro público no loteamento denominado Bairro Novo Jardim das Oliveiras, nesta cidade. Foi adiada a votação do **Projeto de Lei Complementar nº 04/2024**, de autoria do Executivo – Promove adequações na Lei Complementar Municipal 5288/2011, que dispõe sobre o Estatuto e Plano de Cargos, Carreiras e Remuneração do Magistério do Município de Pará de Minas e dá outras providências, por meio de requerimento de autoria da Comissão de Educação, Cultura e Esporte. **TRIBUNA LIVRE:** Fez uso da tribuna



Wagner Magesty, ex-Secretário Municipal de Saúde, para fazer agradecimentos aos vereadores, funcionários da Câmara e demais colaboradores desta casa legislativa. Em atendimento ao Requerimento nº 1013/2024, da Comissão Especial nomeada pela Portaria nº 127/2023, fez uso da palavra o Secretário Municipal de Desenvolvimento Urbano, Dimitri Moraes, acompanhado de Marcos Vinícius Oliveira, diretor de Planejamento, para prestar esclarecimentos sobre o Edital 003/2024, cujo objeto é a pavimentação asfáltica em via de acesso entre os distritos de Torneiros e Carioca e demais projetos de asfaltamento de estradas rurais do município. Conforme solicitado pelo vereador Gustavo Henrique Duarte Silva e pela vereadora Irene Susana da Silva Melo Franco, ficam registrados integralmente as perguntas e as respostas relativas aos esclarecimentos solicitados: Vereador Gustavo Henrique Duarte Silva: Sobre o estudo de tráfego, qual a frequência de veículos e seus tipos apontados no estudo de tráfego que determinou o número base para fazer o dimensionamento da via e os materiais utilizados? Dimitri Moraes: nós estamos tratando da melhoria do sistema viário do trecho entre Carioca e Torneiros. A gente está fazendo uma melhoria, então existe ali, consolidado, um sistema viário municipal há alguma décadas, então nós temos uma equipe técnica dentro da prefeitura, que são vários arquitetos, engenheiros, que nós trabalhamos de maneira coletiva, e a gente determina quais os caminhos a gente vai tomar. Neste caso, a gente fez uma avaliação interna do estudo de tráfego. Como lá é uma via que não é implantação de sistema viário porque, normalmente, quando você faz fazer uma implantação, você demanda uma série de estudos bem criteriosos porque, por exemplo, lá não vai ter movimentação de terra, lá já tem um subleito até bem consolidado, que já está implantado, foi compactado até pelo próprio tráfego que passava ali diariamente. Então lá não tem todo um critério que precisa ter para implantação de sistema viário, lá é uma história bem diferente, e a gente fez uma análise técnica sobre a questão do estudo de tráfego, mas ficou internamente, a gente não contratou uma empresa que tenha expertise nesse caso porque a gente viu que aquele trecho, em função do asfaltamento dele, não vai mudar o estilo de



tráfego ali, porque liga diretamente Carioca a Torneiros, o asfaltamento daquilo não vai ter aquela mudança drástica, todo mundo vai deixar de passar em determinado ponto para ir passar naquele local, então teve uma análise técnica, mas foi internamente, com a nossa equipe. Vereador Gustavo Henrique Duarte Silva: Só para esclarecer, foi mencionado o requerimento no que diz respeito ao que consta no edital de Torneiros a Carioca, mas os questionamentos se aplicam a todos os projetos de asfaltamento de forma geral, e esclarecer, também, que não sou técnico da área e que tudo que está sendo mencionado aqui foi feito por pessoas especializadas da área, que consta nos questionamentos do Observatório. O segundo ponto aqui é relacionado a estudo de pavimento e estudo geotécnico. Os questionamentos são: as espessuras de subleito, sub-base, base e CBUQ foram dimensionadas, calculadas com base em qual norma? Marcos Vinícius: a gente usou, nos casos das estradas municipais, os parâmetros estabelecidos pelo DER e pelo DNIT para vias vicinais, então a base de 20 cm e uma capa de asfalto de 5 cm. Se fosse uma rodovia, fluxo rodoviário, seria um padrão diferenciado, e assim por diante. Todos os elementos desses projetos dessas estradas obedecem ao DER e ao DNIT. "Qual canaleta que você usou, qual o padrão?" Está lá no caderno de encargos do DER ou do DNIT. A variação, a escolha, por exemplo, se vocês observarem as canaletas que vão ser colocadas em Córrego do Barro, são totalmente diferentes das que foram colocadas na estrada de Limas do Pará, pela tipologia de onde a água vai, umas têm vários lançamentos laterais, outras, não. Aí uma, às vezes, vai estar no caderno de encargos do DER, outras vão estar no caderno de encargos do DNIT, mas todos os dispositivos, padrões, normas, todos obedecendo ao DER e ao DNIT. Vereador Gustavo Henrique Duarte Silva: Dentro desses parâmetros, então qual a duração prevista para durabilidade dessas vias? Dimitri Moraes: Durabilidade é difícil falar quanto tempo vai durar, porque depende do intemperismo, depende desse fluxo de veículos que vai estar passando lá. O que a gente faz pra garantir o que já foi feito, por exemplo, lá na estrada dos Limas? A gente teve o acompanhamento da fiscalização, foi exigido // eu fiz uma reunião



com a empresa, a gente exigiu análise de sondagem da base que foi aplicada e também da questão do asfalto de trezentos em trezentos metros, foi apresentado, foi feito junto com a empresa, um engenheiro da prefeitura com a empresa, um... [ininteligível] onde atesta toda a qualidade da questão da base que foi aplicada e também do asfalto de trezentos em trezentos metros. Normalmente essas distâncias são maiores, mas, em função da reunião que eu tive com ele, eu exigi, isso aqui está comigo, eu posso disponibilizar, inclusive, para vocês, esses ensaios que foram feitos lá nos Limas do Pará, que são parâmetros que vão ser adotados, até quando eu estiver lá, em todas as estradas, que são ensaios que atestam toda a questão de durabilidade da base e do asfalto, isso é o que dá garantia para toda a durabilidade do asfalto e da vida útil desse pavimento é a questão da base. Vereador Gustavo Henrique Duarte Silva: Este estudo, inclusive laboratorial, ele não chega num resultado de durabilidade, de cinco anos, dez anos, doze anos? Marcos Vinícius: Não. Ele atesta o que tem lá no momento. A norma diz o seguinte "a base, para estar dentro do padrão aceitável, ela tem que estar com tanto de durabilidade". Aí você faz o teste de rompimento, você tira um corpo de prova das camadas e vê se ela atende àquela carga específica da norma. A durabilidade do piso é um pouco mais complexa porque já envolve outros fatores, o bom é fazer manutenção e vistoria, porque, às vezes, a canaleta tem uma folga, entra uma água debaixo do piso. E a obra tem garantia, vai mais na manutenção. Igual, a estrada de Gorduras deve ter dois anos, talvez, não sei, mais ou menos uns // é... quase dois anos, deu pouquíssimo problema, teve alguns trechos que o meio-fio saiu porque a água estava entrando por trás dele e derrubou. Então, assim, vai mais da manutenção mesmo. Porque, agora, mudando o piso, no início é bom, mudou o piso, muda o problema também. Hoje a gente tem um problema com água e barro e lama; depois eu vou ter um problema com o asfalto. A ideia é que o problema seja menor e mais longo, mas carece de manutenção, carece de pintura, o trecho fica mais veloz. Então a manutenção tem que ser feita. Vereador Gustavo Henrique Duarte Silva: Considerando que o município adquiriu uma usina de asfalto por mais de quatro



milhões, que hoje se encontra sem operação, inclusive tomada por mato conforme já mostrei em vídeo, foi considerada a possibilidade alguma das empresas vencedoras do certame de licitação utilizarem a própria usina de asfalto com o objetivo de otimizar e reduzir os custos, já que o município não consegue operar? Uma empresa especializada que venha para operar a usina e reduzir o custo? Dimitri Moraes: Não, nunca foi cogitada essa questão, porque a questão da licitação é única e exclusivamente da contratação para aplicação de... // trabalhar a questão da base, sub-base, vir com a imprimação, o asfaltamento, e isso, no certame licitatório, fica única e exclusivamente para entrega da empresa contratada, que vence. Intercalar esses dois serviços com o equipamento que a prefeitura tem, com a contratação de licitação, acho que juridicamente, acho que isso é até complicado. Nós nunca cogitamos isso, e acho que, juridicamente, o trâmite não daria certo. Vereador Gustavo Henrique Duarte Silva: No trecho do projeto de Limas, e agora já executado, ficou identificado que existem trechos que têm largura variável. Qual é a justificativa para que tenha essa variação da largura nos trechos, se isso estava previsto no projeto ou se isso foi um erro de execução? Marcos Vinícius: Está previsto. Onde está escrito "largura variável" é onde a gente representa a sessão da rua. Aí está lá o desenhinho de como a rua vai ser, como vai ser a drenagem e tem as dimensões. Eu optei por colocar a largura variável, até tem uma nota, um asteriscozinho embaixo dizendo que a largura média é sete metros, debaixo do mesmo desenho onde está escrito a largura variável. É porque, em todos os processos, até o momento, não sei se vão ser todas as estradas assim, mas, em todas que foram feitas até o momento, o município optou por não fazer alargamento do leito existente se houver necessidade de desapropriar terceiros, porque grande parte do trecho é fazenda, às vezes é fazenda muito grande, às vezes o cara está regular, às vezes não está. Hoje ela já é transitável, a gente não tem pontos assim... às vezes tem alguma ponte, na ponte há um estrangulamento, mas a gente consegue sinalizar. Via de regra, não tem um trecho onde não transitam dois veículos, onde um veículo tem que enfiar para um barranco para o outro passar. Então a gente vai usar o leito



existente. Então, em alguns trechos, vai ser um pouco mais largo, em alguns trechos ele vai ser um pouco mais estreito, por isso que a largura é variável, mas, nesse caso especificamente, até a gente disponibiliza o arquivo digital em autocad, georeferenciado, [ininteligível] tudo bonitinho para a empresa conseguir demarcar a obra. Variação é vinte centímetros, quinze centímetros; não é assim, em um trecho a rua vai ter sete metros, noutra trecho ela vai ter dez, noutra trecho ela vai ter seis. São variações de cerca. Às vezes, em algum trecho, ela vai estar vinte centímetros a mais, no outro, vinte centímetros a menos, mas dentro do que o DER também entende como estrada vicinal, que eu não posso fazer vias abaixo de seis metros, senão eu seria obrigado a regularizar para seis, senão não passam dois carros, não justifica. Então a largura variável, ela simplesmente quer dizer que, como nós não vamos mexer com divisas de cercas, em alguns pontos, ela pode variar para mais ou para menos, um pouco. Vereador Gustavo Henrique Duarte Silva: Considerando que, inclusive, como justificativa até para aprovação do empréstimo, foi a questão do agronegócio, e há veículos pesados, bitrens, foi considerado, dentro desse fluxo nas curvas de raio, a questão desses veículos de grande porte que podem invadir a pista contrária? Marcos Vinícius: A pista, nas curvas, o que a gente consegue fazer, o que foi feito em alguns casos, dependendo do trecho, de como a curva é, se ela é muito íngreme ou muito côncava, a gente faz uma supra inclinação para um lado que seja mais favorável ou não, apenas regularizando a base. Como a gente, o projeto, em tese, ele é o quê? Regularização simples, você vem com a máquina, regulariza o leito da pista, faz a base e asfalta e faz as drenagens pontuais. O projeto, em tese, é isso. Aí, nessa regularização, em alguns trechos, a inclinação da água vai para um lado só, em alguns trechos vai pra outro, em alguma curva, então a gente corrige só isso. Falar "Marcos, mas aí aumentou o raio, aumentou distância de curva?" Não. A gente usou o leito [ininteligível] que existe, o que a gente consegue fazer são pequenos ajustes na pista, mas a curva vai permanecer da mesma forma, à exceção do Barro Preto. Barro Preto a gente conseguiu. Dimitri Morais: Porque tem negociação com os proprietários das fazendas, isso aí é muito burocrático, tem que



desapropriar, uma série de coisas, pra você trazer um parâmetro, levar uma cessão de ponta a ponta, uma sessão, por exemplo, de sete metros e vinte, pra você fazer essas tratativas com os fazendeiros, ela é muito demorada e burocrática, então inviabiliza o cronograma até de preparação dos projetos, então dificulta, então a gente está trazendo aqui o que é feito em vários municípios, a gente está trazendo dentro de um parâmetro da engenharia, dentro de uma segurança, porém de uma maneira muito simples, objetiva e dando garantia no dinheiro que está sendo aplicado. Como? Através dos ensaios laboratoriais que acabei de falar, que eu até tenho, vai ser disponibilizado se vocês quiserem, e são parâmetros que a gente está trazendo pra gente dar garantia do que está sendo aplicado até mesmo para esses questionamentos que vocês estão colocando aí, para serem esclarecidos. Vereador Gustavo Henrique Duarte Silva: Já que você está reforçando muito essa questão dos exames, das amostragens laboratoriais, o município licitou e contratou algum laboratório ou a própria empresa que executa a obra que está fazendo? Dimitri Moraes: Não, isso é feito com a própria empresa, porém acompanhado pelo engenheiro da prefeitura, então o engenheiro acompanha de ponta a ponta esse ensaio. Isso aí tem ART dos profissionais e tem o acompanhamento de uma pessoa da nossa confiança lá dentro para estar gerando esses documentos pra gente ter uma garantia, isso é importantíssimo. Vereador Gustavo Henrique Duarte Silva: Aproveitando que você citou ART também, quem é o responsável técnico pela elaboração dos projetos de asfaltamento no município de Pará de Minas, quem está assinando com a ART? Marcos Vinícius: Sou eu. Vereador Gustavo Henrique Duarte Silva: Passando para projetos de terraplanagem, inclusive você abordaram um pouquinho sobre isso, que aparentemente nenhum projeto trata de movimentação de terra, apenas regularização de subleito, é isso? Não haverá movimentação de terra? Dimitri Moraes: Não tem. No máximo que vai ser feito é escalificação do subleito, que já é existente, aquele piso existente lá já é o próprio subleito da obra, o que vai acontecer, no máximo, uma escalificação daquele subleito, fazer um tratamento do subleito e vir com base, aí faz o ensaio, está dentro



dos parâmetros construtivos, depois vem com o subleito, com os ensaios, igual falou, depois vem com imprimação e o asfalto. Como essas propostas de asfaltamento, como falei anteriormente, são melhorias nas estradas municipais que já existem, não tem implantação de uma pista nova. Então, quando tem implantação, aí, sim, tem aquela movimentação de terra, corte, aterro, taludamento, aí tem que vir com hidrossemeadura pra conter o talude, pra não desmoronar e cair em cima dos carros, aí tem todo um parâmetro bem mais criterioso, então eu acho que a gente tem que entender a questão do que é o que a gente está fazendo, o que é a implantação, até para justificar a forma como a gente está trabalhando. Vereador Gustavo Henrique Duarte Silva: De forma específica, mesmo naqueles trechos conhecidos de atoleiro, que a gente sabe que tem, mesmo nesses trechos, não vai ser feita alteração da altura do greide para evitar? Dimitri Moraes: Não. Isso, inclusive a gente fez nos Limas do Pará. Teve ali próximo à ETE, já existia um dispositivo de drenagem, só que ele dava muito problema, aí a gente fez uma ampliação da continuação da aduela para trazer pra dentro de uma sessão que a pista estava trazendo, porque senão ia fazer um afunilamento, a gente fez todo um trabalho dentro da própria ETE com a escavadeira, dando vazão pra água que desce ali. Então a gente trabalha todas essas condições porque é o seguinte, dentro da engenharia, o que traz problema é a água, então, se a gente não tiver o controle da água, condicionar ela pra ela trabalhar, que não prejudique, que é um dos causadores dos problemas tanto dentro da cidade como fora da cidade nessas pistas é a questão do sistema de dispositivo de drenagem, a gente tem que trabalhar com segurança. Então o que a gente faz? A gente tem todo um cadastro desses dispositivos de drenagem que existem nesses trechos que a gente vai trabalhar, e são os locais onde normalmente têm os problemas e tudo. A gente faz as melhorias pra dar condições de não a intervenção da água, nessa estrutura nova que a gente está fazendo, não atrapalhe nem venha dar manutenção rápida, então a gente faz uma blindagem, e olha com muito cuidado essa questão das drenagens. Vereador Gustavo Henrique Duarte Silva: Em relação a alguns trechos que apresentam



taludes que chegam a quase noventa graus de inclinação, isso vai acabar carreando muito material para dentro da pista. Está sendo previsto esse tipo de manutenção? Dimitri Morais: Está totalmente fora das normas, porque o talude, noventa graus é o corte em caixão que eles falam, aquilo ali dá problema. Então nesses pontos que tiver pontualmente uma questão dessa, a gente vai intervir no trecho e dar melhoria nisso, com certeza, porque o talude de noventa graus é muito problemático. Vereador Gustavo Henrique Duarte Silva: Falando sobre drenagem, foi feito estudo hidrológico para prever essa questão das águas e qual foi o período de retorno considerado do estudo hidrológico? Marcos Vinícius: A drenagem foi trabalhada superficialmente da seguinte forma: nesses trechos, já existiam lançamentos desconhecidos, o município dá manutenção direto nessas estradas, cascalha, e é comum você ver na beirada da estrada, que eles falam comumente chamam de bigode, o cara vai com a máquina, aí ele vai e lança a água lateralmente. Então o que a gente fez, no nosso estudo, na nossa análise, vamos dizer assim, para implantação do sistema de drenagem? A gente veio cadastrando isso tudo, onde tem uma saída natural? Aqui. Onde tem uma manilha existente, vou ter que trocar ela, ela é suficiente? A maioria eu troquei todas, às vezes a manilha era de sessenta, a gente coloca de mil, porque o valor da drenagem na obra de asfalto, se vocês virem a planilha, ele é ínfimo, você vai pegar aí, nove milhões, sete é asfalto e dois é o resto. Então tipo assim, nós não poupamos esforços para evitar alagamentos, então a gente fez o cadastramento dos lançamentos existentes, passagens existentes, mata-burros, passa água, não passa? Vai aterrar, vai por manilha, não vai? E o projeto foi feito com base nisso, a gente conversou também, eu andei todos os trechos a pé, cada lançamento com o pessoal da secretaria de obras me deu auxílio, o Lucimar, agradecer a ele pela prestatividade. Bati na casa da pessoa, "Essa água desce aqui? É. Nós vamos fazer a saída aqui, vai continuar aqui, vai atrapalhar o senhor? Não." A gente foi assim porque o trecho é longo, são seis quilômetros, passa desde fazendas muito grandes a propriedades menores. Na Matinha, por exemplo, tinha um ponto lá mais brejoso, nós vamos colocar dreno profundo. Então



o estudo foi feito pontual, tanto em cadastramento, conversando com as pessoas, e o projeto se baseou em melhorar isso. Às vezes o lançamento já era existente, estava ok, a gente regularizou, colocar dissipador de energia, todas as saídas d'água têm dissipador de energia, que é pedras, a água não cai direto no terreno, porque aí causa erosão, então ela bate nessas pedras pra poder dissipar energia e não erodir o terreno, então a gente teve um cuidado. Vereador Gustavo Henrique Duarte Silva: Então o estudo, mesmo, não, houve essa análise, esse cadastramento, mas estudo hidrológico com tempo de retorno, não foi feito? Marcos Vinícius: Não. Dimitri Morais: Mas a gente trabalhou dentro dum parâmetro construtivo e observando, quero deixar aqui um registro bem importante, quando os especialistas em drenagem chegam em determinado lugar pra fazer estudo e projetos de drenagem, um dos pontos mais importantes que eles levam em consideração, que eu já acompanhei esses trabalhos, é fazer o que o Marcos Vinícius fez, conversar com as pessoas que moram no local e perguntar, buscar essas informações, isso aí é um critério que eles não abrem mão, de conversar com as pessoas e saberem como é o funcionamento da água naquele determinado ponto, que isso é de extrema relevância no projeto técnico de drenagem. Vereadora Irene Susana da Silva Melo Franco: Eu queria que você me esclarecesse, Dimitri, o asfalto lá de Barro Preto, que irá até a estufa da Agroshop, região com a topografia íngreme, onde a água desce com força, será construído algum reservatório ou outro meio para conter ou minimizar uma possível erosão daquela área? Dimitri Morais: Não. O que nós vamos trabalhar vai ser em cima dos dispositivos de drenagem, que é o que a gente traz os parâmetros de DER, padrão Sudecap, dentro das normas, com as escadas dissipadoras, colchão de pedra argamassada, onde esses dispositivos de drenagem // eles fazem // pra tirar a energia da água, porque a água vem com uma energia cinética muito grande, e ela vai só aumentando essa velocidade, né, que é a energia cinética, então a gente tira essa força, quebra essa velocidade, inclusive com o colchão de pedra argamassada, porque, quando ela bater no terreno natural, não vai dar erosão, porque o que manda é a velocidade, se chegar com velocidade muito



grande no terreno natural, vai gerar aqueles [ininteligível], com erosões e tudo, então a gente trabalha em cima desses dispositivos de segurança de drenagem para minimizar o impacto dessa água em cima do terreno natural, vai ter algumas saídas d'água lá nos lugares onde a gente achou pontual e necessário para atender toda essa carga hidráulica que vai estar em cima do piso. Mas não vai ter bacia de contenção, só os dispositivos de drenagem mesmo. Vereador Gustavo Henrique Duarte Silva: Sobre a sinalização, considerando que essas vias, a maioria delas não tem iluminação noturna, o Contran traz as normas federais sobre a questão da refletância. A sinalização da via vai seguir essas normas federais do Contran sobre a refletância mínima para a sinalização? Marcos Vinícius: Vai. O projeto de sinalização foi feito pelo engenheiro de trânsito, comum com os outros profissionais. Ele também fez esse trabalho de andar na estrada para saber, principalmente, sinalização vertical, local onde tem animais, local onde às vezes fica um trecho em uma estrada que não tem residência, de repente entra em um trecho que tem residência, então a gente precisa sinalizar bem porque a gente sabe que vai tornar-se a estrada mais veloz, e tem que estar o melhor sinalizada possível para evitar acidentes tanto no confronto com animais tanto com pessoas. E todos os dispositivos de sinalização são padrão Sinap, Setop, Sudecap, a gente tem que atender. Qualquer obra que o município vá fazer, principalmente licitada, eu tenho que atender às normas, então esses aí atendem. Vereador Gustavo Henrique Duarte Silva: E teve algum estudo para definir os pontos onde vai ter faixa contínua, faixa tracejada? Dimitri Moraes: Isso aí o nosso engenheiro de trânsito, tudo que a gente faz, a gente debate, em grupo de engenheiros, e o engenheiro de trânsito, que tem mais conhecimento na área, coloca o posicionamento dele, então a gente vai trabalhar dentro de uma segurança, talvez não seja a segurança do federal, estadual, mas dentro de uma segurança mínima para as pessoas trafegarem e dentro das normas. Vereador Gustavo Henrique Duarte Silva: A gente sabe que os aditivos acontecem muito na questão da placas da sinalização. O projeto já contempla toda a sinalização ou será necessário fazer algum tipo de aditivo? Dimitri Moraes: Isso aí já



tem no projeto, o projeto já tem as placas. Lógico que, eventualmente, pode acontecer um detalhe ou outro, mas a gente tenta afastar o máximo possível do erro, então acredito que está bem próximo do desejado. Cidadão Flávio, de Córrego do Barro: O meu pedido seria, chegando no cemitério, para continuar um calçamento ou o asfalto tanto para o Condomínio Vargem Grande, entrando na rua Antônio de Melo Mendonça, dá em torno de dois quilômetros até chegar no Condomínio Vargem Grande. Cemitério - Córrego do Barro - até Condomínio Vargem Grande, são 11 quilômetros, 250 metros, de Bom Jesus até Córrego do Barro. E, do Córrego Barro, passou o campo de futebol, entrando ali, por baixo, para o Condomínio Paraopeba, dá também mais ou menos dois quilômetros, ou calçamento ou asfalto, esse seria o pedido da nossa comunidade, dos atingidos pelo desastre e crime da Vale. Esse é o nosso pedido. Cidadão Antônio Brochado, de Muquém: Nós somos quatro comunidades atingidas pela contaminação do rio Paraopeba, Córrego do Barro, Chacreamento Paraopeba, Chacreamento Vargem Grande e Muquém, e nós trabalhamos juntos. Esse asfaltamento da estrada de Bom Jesus do Pará a Córrego do Barro é um sonho antigo da população e está causando uma ansiedade muito grande. Vocês já têm a informação se aconteceu ou vai acontecer a conversão do projeto, deixando de ser da Vale e passando para a prefeitura? Cidadã Gisele: Eu só queria ressaltar que esse pequeno pedaço que nós estamos pedindo pra prefeitura fazer pra gente, principalmente do Chacreamento Vargem Grande até Córrego do Barro, que dá dois quilômetros e meio, e, se vocês forem analisar bem, o pessoal da prefeitura, os vereadores, vai ficar faltando um quilômetro e meio para chegar até a MG 060, que liga até Esmeraldas, então todo o escoamento de mercadoria que tiver para o Ceasa vai passar por ali, principalmente da região aqui de Pará de Minas. Então seria interessante para a prefeitura fazer pra gente ali, vai ficar faltando um pedacinho só para ligar até a MG 060, que já não é responsabilidade mais de Pará de Minas, já fica na responsabilidade de São José da Varginha, que também, pelo que a gente está sabendo, o prefeito também tem interesse em asfaltar esse pedaço justamente por isso, escoamento de mercadoria.



Então é essa é a nossa reivindicação. Dimitri Moraes: O que eu tenho conhecimento que está sendo tratado é a seguinte questão: é um recurso da Vale que vai vir pra ser feito essa pavimentação de Bom Jesus até Córrego do Barro, inclusive a equipe deles esteve aqui com a gente, o Marcos Vinícius rodou lá com o pessoal, fez a avaliação de todo o trecho, que é de aproximadamente doze quilômetros, que interliga Bom Jesus a Córrego do Barro, e tem uma tratativa, inclusive, com, acho até com o Ministério Público federal, uma série de tratativas que esse trecho é que vai ser pavimentado, que é a interligação de Bom Jesus a Córrego do Barro. Esse complemento que vocês estão pedindo não entrou dentro dessa tratativa. Então, para entrar dentro de uma tratativa, tem todo um procedimento, do retorno do pessoal // primeiramente, precisa da vontade política, no caso do prefeito, que nós aqui trabalhamos com questão técnica, não com questão política, isso aí tem que ser tratado diretamente com o prefeito, porque ele que tem autonomia para falar vamos fazer ou não, nós estamos lá para fazer trabalho de engenharia, o que é rotineiro no município. Mas o que eu sei é que esse trecho, ele tem todo um procedimento que já foi feito juntamente com o pessoal da Vale de fazer a pavimentação da interligação de Bom Jesus a Córrego do Barro, que é um valor de aproximadamente trinta e três milhões que vai ser depositado na conta para fazer essa obra. Eu entendo o pleito de vocês, eu acho que faz sentido, sim, acabar de chegar dois quilômetros e meio, até pelo volume de dinheiro que vai vir. No meu ponto de vista, daria para fazer, mas, igual eu falei, não é determinação minha, isso quem define é única e exclusivamente o prefeito. Vou levar ao conhecimento dele, que é o que eu posso estar fazendo, que a gente esteve aqui, foi reivindicado isso e, posteriormente, vocês podem marcar uma reunião com ele para conversarem diretamente com ele. No meu ponto de vista, é o que tem que ser feito. Marcos Vinícius: O escopo, como o Dimitri disse, ele passou por uma análise prévia. Quando a Vale era obrigada a fazer, ela contratou equipe, mapeamento, fez orçamento, apresentou orçamento, esse orçamento foi pra Fundação Getúlio Vargas, a Getúlio Vargas analisou, o município deu pau por conta do valor, aí puxou para o município, então esse escopo está



definido, a gente não pode aumentar ele, eu não posso incluir um trecho nem retirar um trecho, na sobra do valor, depois que executou, pagou, sobrou, o município poderá apresentar outros projetos, aí vai depender da vontade política na época. Agora a questão do prazo, hoje, o que a gente tem é o seguinte, o dinheiro foi, na última reunião que eu não me recordo, alguns estavam lá, foi deferido, foi dado o aceite e já foi repassado para a Vale, o prazo já está contando, o município já fez a abertura da conta, nós estamos apenas aguardando cair o depósito que ainda não caiu até o dia de hoje, mas eles têm um prazo, eles vão cumprir. Não tem por que descumprir. E as licitações vão ser feitas por etapas, porque foram apontadas algumas divergências lá, que precisam ser executados projetos à parte. Nós estamos trabalhando da melhor forma possível pra também ganhar agilidade dentro da técnica. Mas a previsão vai depender aí de // agora nós vamos também iniciar um processo licitatório, às vezes vai cair em período de chuva, então às vezes agora é um momento de fazer certinho pra iniciar no ano que vem ou... não sei, vamos ver como a administração vai definir. **ORADORES INSCRITOS:** Vereadores que fizeram uso da tribuna e assuntos tratados: **Vereador Sérgio Martins Vargas:** registrou que, no próximo dia 26, às 9 horas, será aberto o Processo Licitatório nº 07/2024, para construção do Parque São Pedro, ele está acompanhando todo o processo, o que continuará fazendo; registrou que, no próximo dia 3 de julho, será aberto processo licitatório para construção de uma unidade básica de saúde tipo 1 no bairro JK; falou sobre requerimento de sua autoria apresentado nesta sessão solicitando ao prefeito Elias Diniz que providencie o asfaltamento ou calçamento do restante da rua Nova Serrana, pediu que o prefeito atenda à demanda e que verifique outras vias que precisam de pavimentação, considerando que o município irá receber recurso da empresa Vale. **Vereador Luiz Fernando de Lima:** exibiu imagem no telão registrando um acidente na rua Antônio Marinho Mendonça, no bairro São Pedro, fez considerações sobre acidentes constantes ocorridos nessa via, dois deles com vítimas fatais, pontuou que é a quinta vez que ele traz esse assunto ao plenário, o que também foi objeto de



vários requerimentos encaminhados à prefeitura, porém o Poder Executivo é seletivo no atendimento de demandas, atendendo somente as de determinados vereadores, e nada foi feito, registrou que, mais uma vez, encaminhará pedido de providências ao Executivo, pontuou que a prefeitura tem que atender a todos da mesma forma, as solicitações são da população e não do vereador que apresenta o requerimento, que a prefeitura assuma sua responsabilidade e tome atitude, pois as pessoas estão sofrendo nas ruas e no trânsito de Pará de Minas. **Vereador Gladstone Correa Dias:** fez considerações sobre reclamações recebidas sobre a prestação de serviços pela empresa *Turi*, responsável pelo transporte coletivo urbano municipal; registrou que, após vários pedidos de vereadores diversos, ao que parece, serão reinstalados os brinquedos do Parque do Bariri; falou sobre reunião realizada na Câmara, com a participação de várias entidades, para tratar de questões relacionadas a pessoas em situação de rua. **Vereador Leandro Guimarães Vieira:** fez considerações sobre problemas no trânsito de Pará de Minas, mencionou diversas demandas de trânsito que apresentou, as quais não foram atendidas; pontuou que a atual administração tem sido seletiva no atendimento de demandas, que os vereadores estão na Câmara representando a população, e a administração precisa ter a sensibilidade de reconhecer isso. **Vereador Rodrigo Alves Meneses:** registrou que continua sendo feito patrolamento em Torneiros e Carioca, assim como cascalhamento em Aparição, elogiou os serviços que estão sendo feitos, destacou os profissionais Leandro da Matinha, Niltinho, Adilson, Careca, da em Aparição e, na obra em Torneiros, Bocão da patrol, Maurício, senhor Antônio e Garfiel, parabenizou-os pelo trabalho; enalteceu o trabalho do engenheiro Marcos Vinícius na Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano; fez considerações sobre problemas nos ônibus das empresas Exdil e Turi, pediu que o prefeito busque resolver os problemas na prestação de serviços de transporte; cobrou o atendimento de demandas, tais como instalação de faixas para travessia de pedestres, sinalização de trânsito, mencionou a necessidade de ser convocado o Conselho Municipal de Trânsito para prestar esclarecimentos à Câmara de Pará de



Minas; exibiu um vídeo em que o prefeito Elias Diniz anuncia licitação para calçamento em Córrego das Pedras, em Aparição, Limas do Pará, Palmital, em rua paralela à avenida Nova Serrana, entre outras obras. **Vereador Ronivelton Correa Barbosa:** cobrou obra de drenagem pluvial na rua Osmar Xavier Marinho, o que vem sendo solicitado por ele há mais de três anos, registrou que os moradores da via não suportam mais conviver com os problemas, que está cansado de cobrar, sem que sejam dadas soluções; fez considerações sobre o Conselho Municipal de Trânsito, pontuou que o Conselho não se reúne, manifestou insatisfação com a não realização de reuniões para verificação de demandas, registrou que apoia uma convocação do Conselho Municipal de Trânsito para prestar esclarecimentos à Câmara; fez considerações sobre reclamações recebidas sobre a prestação de serviços pela empresa Turi, registrou que os vereadores não têm poder de intervir em relação à situação da empresa, o que os vereadores podem fazer é cobrar, o que eles têm feito. **Vereadora Irene Susana da Silva Melo Franco:** registrou a ocorrência de acidente de trânsito na esquina rua Padre Libério com a rua Nova Serrana, onde foi retirado um semáforo, pontuou que é necessário que seja tomada alguma providência com urgência, pois, a todo momento, é registrada uma ocorrência de acidente, sendo necessárias ações por parte do setor responsável; fez considerações sobre problemas na prestação de serviços prestadas pela empresa *Turi*, pontuou que foi realizada audiência pública, quando foi convocado o responsável pela empresa, porém nada foi feito para melhorar os serviços (o vereador Ronivelton Correa Barbosa sugeriu convocar o atual responsável pela empresa para um diálogo e esclarecimentos), registrou a necessidade de cobrar uma ação mais efetiva do Executivo. **Vereador Marcílio Magela de Souza:** fez considerações sobre a Lei nº 6.724/2022, que institui no âmbito do município de Pará de Minas o Dia de Padre Libério, a ser celebrado anualmente no dia 30 de junho, aprovada por esta Câmara e em outras da região, sugeriu que, em todos os anos, a Casa de Cultura faça uma exposição sobre Padre Libério, convidou a população para prestigiar a exposição **Padre Libério Rodrigues Moreira, fé e**



**devoção**, na Casa de Cultura, do dia 27 ao dia 30 de junho. **VOTAÇÃO DE REQUERIMENTOS:** Foram aprovados os requerimentos n<sup>os</sup> 1104 a 1106, 1110, 1111 e 1115 a 1132/2024. Requerimentos de voto de pesar: do vereador Gladstone Correa Dias pelo falecimento de Marília Diniz Jorge e de Kátia Luciana da Silva Santos. **ORDEM DO DIA PARA A REUNIÃO SEGUINTE:** Constará dos projetos de lei com os pareceres das comissões e dos requerimentos que forem apresentados na sessão. Nada mais havendo a tratar, o presidente encerrou a sessão, convocando a próxima reunião ordinária para terça-feira, 2 de julho de 2024, à hora regimental. E, para constar, lavrou-se esta ata que, depois de lida e achada conforme, se submeterá à apreciação da Casa.