



ATA DA 6ª AUDIÊNCIA PÚBLICA SOBRE O PLANO DIRETOR DE DESENVOLVIMENTO URBANO (PDDU), REALIZADA PELA CÂMARA MUNICIPAL DE SALVADOR (CMS) NO DIA 29 DE FEVEREIRO DE 2016.

Compareceram os Senhores vereadores ALBERTO BRAGA, ARNANDO LESSA, GERALDO JÚNIOR, GILMAR SANTIAGO, JOCEVAL RODRIGUES, KIKI BISPO, LÉO PRATES, LUIZ CARLOS SUICA, PAULO CÂMARA, PAULO MAGALHÃES JÚNIOR e PEDRINHO PEPÊ. Às 8h45, o cerimonialista dirigiu-se aos presentes no auditório do Centro de Cultura da CMS para anunciar o início da sexta audiência pública para discutir o Projeto de Lei n. 396/15, que cria o novo PDDU, com o tema “Mobilidade e Centralidades Urbanas”. Em seguida, convidou para compor a Mesa os senhores: vereador Paulo Câmara, presidente da CMS; vereador Arnando Lessa, presidente da Comissão de Planejamento Urbano e Meio Ambiente; vereador Léo Prates, presidente da Comissão de Constituição, Justiça e Redação Final; Eduardo Leite, representando a Secretaria de Mobilidade de Salvador (SEMOB), e Francisco Moreno, engenheiro de Tráfego e de Transportes, e diretor da TCC Engenharia. Com a palavra, o senhor presidente cumprimentou a Mesa, agradeceu a todos os presentes, citando alguns nomes, e apresentou o cronograma das falas e apresentações do dia. O vereador Léo Prates destacou a evolução da última audiência em comparação às demais, lembrando que 83% do seu tempo foi destinado à participação popular. Falou sobre o tema mobilidade, em especial sobre o metrô e a construção das Linhas Azul e Vermelha, e afirmou que a acessibilidade é uma das bandeiras de sua campanha. Disse que, na CMS, nunca houve um processo de discussão de um projeto de forma tão democrática e transparente, lembrando que, anteriormente, discutia-se a falta de participação popular. Considerou que, no atual processo, a evolução foi tão grande que não mais se discutia a inexistência de participação popular, mas qual seria o melhor modelo de debate para que ela fosse realizada de maneira mais eficiente, e destacou as audiências devolutivas, nas quais os cidadãos podem obter as respostas de suas solicitações, como outra evolução ocorrida no processo. Concluiu dizendo que, a seu ver, os principais temas do PDDU a serem discutidos eram as Operações Urbanas Consorciadas (OUCs), a suposta supressão de áreas verdes e a verificação de atendimento ao conteúdo mínimo. O senhor Eduardo Leite apresentou o Capítulo V do Plano. Citou o parágrafo único do art. 195 do PL Nº 396/15, que faz referência ao conceito de mobilidade urbana adotada na Lei Federal nº12.587/2012 – da Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU), e apontou os objetivos da legislação relativos a integração entre os modos de transporte e melhoria da acessibilidade e da mobilidade das pessoas e cargas no Município. Esclareceu que o Plano de Mobilidade (PLANMOB) é o instrumento de efetivação da PNMU no Município, que deve ser integrado e

F-PL-006-00

compatível com o PDDU, conforme o *caput* e o parágrafo 1º do art. 24 da Lei de Mobilidade. Comentou sobre dois dos principais desafios da mobilidade urbana na Cidade: o tempo de deslocamento casa-trabalho de quarenta minutos em média, de acordo com o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), sendo o terceiro mais alto do País, e o fato de a Cidade estar passando por uma significativa transformação de mobilidade, com as intervenções do *Bus Rapid Transit* (BRT), as obras do metrô, e a construção das avenidas transversais, Gal Costa e 29 de Março. Mencionou os objetivos do PLANMOB de Salvador: estabelecer o planejamento da Mobilidade Urbana de Salvador em consonância com a Região Metropolitana para o curto, médio e longo prazo até o horizonte de 2049, considerando que a Lei de Mobilidade determina a revisão e atualização em intervalos de dez anos; estimular o desenvolvimento urbano integrado e sustentável do Município em articulação com o PDDU e com o Plano *Salvador 500*; promover a integração e a complementaridade entre as intervenções viárias em curso e/ou já planejadas, bem como em relação aos modais de transporte existentes e os que serão implantados; priorizar os modais não-motorizados e o transporte coletivo; induzir o crescimento ordenado da Cidade; promover a acessibilidade universal; melhorar a qualidade de vida urbana; e favorecer a inclusão social, democratizando o uso dos espaços públicos. Disse que, em síntese, o PLANMOB de Salvador deve estruturar a mobilidade, observando o sistema de transporte desejado pelos munícipes, além de promover a integração físico-operacional e tarifária entre os modais, a acessibilidade universal, a redução das desigualdades socioespaciais e a sustentabilidade (social, econômica e ambiental). Realizou a leitura dos artigos 200, 207 e 208 do Projeto, com destaque para o deslocamento de pedestres e de pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida em consonância com os conceitos, princípios e diretrizes do Estatuto da Pessoa com Deficiência, Lei n. 13.146/2015. Por fim, ressaltou os avanços no conteúdo do Projeto comparativamente ao texto da Lei do PDDU de 2008. O senhor Francisco Moreno explicou sobre a ocupação do solo relacionada aos transportes. Lembrou que, até 1850, havia uma predominância do transporte marítimo, e que o transporte urbano se limitava à região litorânea, compreendida entre o Centro Histórico e o Comércio. Contou que, de 1850 a 1950, houve uma ampliação do transporte rodoviário na Cidade, tornando centrais as áreas da Calçada e de Itapagipe. Registrou que, de 1950 até 2000, predominou a expansão do sistema rodoviário, que ampliou a ocupação das outras partes da Cidade, e que a última fase de urbanização, ocorrida após 2000, envolveu o Aeroporto Internacional da Cidade. Disse que, no final da primeira metade do século XX, os bondes desapareceram de Salvador, e mencionou outras inovações na mobilidade urbana havidas, como a criação da BR-324, a Avenida Luís Viana Filho e o Acesso Norte, afirmando que, antigamente, a centralidade era ligada aos trilhos e, mais recentemente, ao sistema rodoviário. Disse que, dentre os diversos aspectos urbanos

que justificavam a existência dos diferentes níveis de abrangência das centralidades no setor de transportes/trânsito, podiam-se citar as seguintes premissas: 1. Não transporte; 2. Tecnologia da Informação; 3. Reduzir necessidade da viagem; 4. Estimular o transporte não-motorizado; e 5. Evitar viagens longas, se usados modais motorizados. Falou sobre a evolução das centralidades, mencionando que a região do Iguatemi, há 50 anos, não tinha mobilidade alguma por inexistir malha rodoviária. Disse que, após a criação do sistema viário da região e da estação de transbordo, a centralidade da região do Iguatemi, que começou pequena, atualmente era um grande transtorno, já que todo o trânsito da Cidade caminhava em direção a ela. Informou que, por esse motivo, e com o objetivo de melhorar a mobilidade, recentemente foram criadas diversas intervenções na região, e mencionou diversas outras obras realizadas para a melhoria da mobilidade de Salvador, como a criação da quarta faixa da Avenida Paralela, a Avenida Luís Eduardo Magalhães e a Via Expressa na Heitor Dias, além de intervenções mais localizadas, como as obras da região do Imbuí, melhorias na Rótula do Abacaxi, entre outras. Disse que, mesmo assim, essas intervenções não foram suficientes para resolver a questão da Centralidade do Iguatemi, afirmando não ser suficiente fazer melhorias viárias quando existem “gargalos” que dificultam o escoamento dos carros. Enumerou os principais problemas para a gestão dos transportes: 1. Cidade cresceu; 2. Uso da cidade se intensificou; 3. Ampliou-se o tamanho (extensão) dos deslocamentos; 4. Concentração dos fluxos em poucas vias; 5. Saturação da infraestrutura de transportes e trânsito; e 6. Percursos extensos e demorados (mesmo os curtos). Sugeriu o uso dos semáforos, que auxilia a diminuir o tempo entre os trajetos, e falou sobre os planos operacionais, que são exemplos de ações para resolver a situação da mobilidade. Sugeriu, sobre os transportes coletivos, a reprogramação operacional, o uso de faixas exclusivas, o escalonamento de pontos, uma modificação na política de tarifação e a reorganização da demanda, e, em relação ao transporte individual, a realização de Ações Operacionais de Trânsito – reordenamento da circulação, Máxima Utilização do Sistema Viário (MULV), projetos de canalização de tráfego, coordenação semafórica e faixas de tráfego reversíveis –, política de estacionamento, controle de uso do automóvel (“rodízio”) e a utilização de pedágio urbano. Disse que a ocupação urbana atual, em 2015, consistia na etapa metroviária da linha 1 e sua integração com os outros modais, afirmando que sua previsão era que obrigava uma nova relação de desenvolvimento no entorno dessas estações com outros modais. Destacou as intervenções em curto prazo: linhas 1 e 2 do metrô; novas avenidas transversais, Gal Costa e 29 de Março; construção da ligação de Cajazeiras à BR-324; duplicação da Luso Faria e a ligação do Barradão com a Avenida Paralela. Informou que, nessas intervenções viárias, era previsto o transporte coletivo de massa, BRT, com cerca de 16 metros disponíveis no meio das vias. Explicou que o PDDU dispõe sobre a situação futura do

transporte não-motorizado, com implantação de rotas de pedestres, calçadas, escadarias, passarelas e micro-acessibilidade, ou seja, acesso aos terminais de transporte. Mencionou o que a minuta sugeria para o transporte não-motorizado: implantação de ciclovias, plano cicloviário, continuidade de rotas, bicicletários e compartilhamento de bicicletas. Opinou que isso obedecia aos parâmetros mais atuais de implantação de uma Rede Integrada de Transportes (RIT) envolvendo articulação entre modais, sistema tarifário e linhas metropolitanas. Por fim, indicou as carências da situação atual: transporte não-motorizado, transporte coletivo, sistema viário e transporte de carga. O senhor presidente registrou algumas presenças, informou o término da audiência às 13h15 e convidou para assumir a Presidência o vereador Arnando Lessa, que anunciou a abertura das inscrições e reforçou o horário previsto para o término da audiência, lembrando que haveria sessão ordinária à tarde. O senhor José Luiz fez um resumo das participações nas audiências anteriores; ressaltou a necessidade de haver respeito à fala dos cidadãos; e criticou que as pessoas não soubessem o que significa PDDU. O vereador Geraldo Júnior parabenizou o professor Francisco Moreno e comentou sobre a rede viária estrutural em conexão com a rede viária complementar, afirmando que essa era uma preocupação de todos os edis, independentemente da posição política-partidária de cada um. Indagou sobre o transporte individual, as concessões e como a regulamentação sobre o tema seria na prática. Também indagou se havia algum projeto de mobilidade previsto para o Imbuí, considerando que, muito em breve, todos os Juizados Especiais e de Defesa do Consumidor, além do Departamento Estadual de Trânsito (DETRAN), se concentrariam na região. Indagou ainda sobre as políticas de estacionamento e pediu que o senhor Francisco Moreno respondesse como ele via o PDDU em relação à necessidade de implementação mais específica das ligações entre a orla atlântica e a orla da Baía-de-Todos-os-Santos. Concluiu defendendo a necessidade de se criarem mais áreas de centralidade. O senhor Pablo David Góes entregou um material sobre o transporte cicloviário à Mesa. Questionou sobre a resposta da Comissão Técnica em relação aos recursos do Fundo Municipal de Desenvolvimento Urbano de Salvador (Fundurbs) e comentou sobre a cultura de construção de viadutos que ainda há na Cidade, mas está ultrapassada no resto do mundo. Também comentou sobre a relação habitantes/ônibus, afirmando que Salvador tem a pior relação entre as capitais citadas, sendo um ônibus para cada mil habitantes. Comentou ainda sobre a relação entre tarifa e renda média, informando que a de Salvador é uma das piores do País. Explicou que a tendência é expulsar os carros dos grandes centros urbanos, utilizando-se meios de transportes não-motorizados, e não construir estacionamentos. Apresentou um exemplo de mapa cicloviário e disse que o professor Moreno, nas oficinas promovidas pelo Ministério Público (MP), disse que o PDDU seria o “local” onde seriam organizados os recursos para mudar o paradigma de mobilidade de Salvador, garantindo que havia a

possibilidade de se usar 15% do Fundurbs para o Plano Cicloviário. Disse ainda que a Comissão Técnica do PDDU não tinha dado qualquer justificativa jurídica que impedisse o uso dessa verba. Registrou que o Plano Plurianual de Salvador reservava 460 milhões de reais para investimentos na infraestrutura rodoviária, 91 milhões para a requalificação de calçadas e apenas pouco mais de 16 milhões para as ciclovias, e mencionou vultoso gasto na implantação da Linha Viva. Opinou existir apenas um pretenso processo de participação popular no PDDU, já que diversas questões estavam sendo definidas por uma comissão de arquitetos e advogados, mas não, por populares e vereadores. Citou o PDDU da cidade de São Paulo como exemplo de priorização do sistema de transporte coletivo público, cicloviário e de pedestres, e citou o art. 340 do referido Plano, sobre o recurso do Fundurbs, que deverá respeitar a destinação de 30% para esse sistema. Concluiu dizendo que não havia afronta ao bem-estar dos moradores de Salvador, mas, ao contrário, que a Organização Mundial da Saúde (OMS) e a Organização das Nações Unidas (ONU) recomendavam a bicicleta como meio de transporte mais eficiente para utilização dentro de espaços urbanos. A senhora Érica Teles, representante de um grupo pró-ciclistas, considerou fundamental a adoção de medidas, no próprio PDDU, para redução da velocidade, priorizando o transporte cicloviário em Salvador. Disse que, diariamente, pedestres e ciclistas são acidentados, tendo o percentual, no caso dos ciclistas, vertiginosamente aumentado, chegando, em 2015, ao índice de 40%. Exemplificou medidas de redução da velocidade em cidades como São Paulo, o que resultou em significativa diminuição de mortalidade, e observou que, em Salvador, essa redução ainda era muito embrionária, com medidas nesse sentido tendo sido recentemente implantadas apenas nos bairros do Rio Vermelho e Barra. Ressaltou que, das mortes registradas por acidentes de trânsito na Cidade, 40% ainda eram por atropelamento, sendo o dobro da média nacional. Observou que a legislação nacional prioriza o transporte não-motorizado e propôs alteração no Projeto do PDDU, contemplando os modos cicloviário e a pé, definindo normas de circulação e conduta para o transporte cicloviário, além de incrementar a chamada mobilidade sustentável, com segurança no trânsito, criando condições para aumento da segurança viária. O senhor presidente informou que o Parecer da Comissão Técnica não necessariamente seria acatado pelas Comissões temáticas da Casa no momento da tramitação do Projeto. O senhor Joaquim Laranjeira, do Projeto Cidadão Participativo, sugeriu que os planejadores realizassem a experiência de sentar-se em uma cadeira de rodas no momento de pensar uma cidade inclusiva do ponto de vista da temática mobilidade urbana. Fez a leitura do conceito de acessibilidade, afirmando ser ela a condição para utilização, com segurança e autonomia, total ou assistida, dos espaços, mobiliários e equipamentos urbanos, das edificações, dos serviços de transporte e dos dispositivos, sistemas e meios de comunicação e informação, por pessoa com deficiência ou

com mobilidade reduzida, e complementou dizendo que acessibilidade consiste, também, na eliminação de barreiras, visando a garantir o direito de ir e vir. Considerou que, no PDDU, os técnicos não se debruçaram sobre o tema acessibilidade, afirmando que isso revelava não ter havido a devida proteção e promoção dos direitos e dignidade das pessoas com deficiência. O senhor Francisco Moreno esclareceu a diferença e a semelhança entre transporte público individual e transporte público coletivo. Informou que, no Quadro 5 do PDDU, constava o sistema de transporte coletivo de passageiros e cicloviário, ressaltando caber ao Plano de Mobilidade previsto aprofundar a questão. Declarou que a Linha Viva não tinha como ideia a proibição ao ônibus, assim sugerindo-se o ajuste, como acontecia na Avenida Brasil, no Rio de Janeiro. Concluiu dizendo que criar uma política de estacionamento não significava liberar a disponibilidade de vagas e afirmando que, em alguns casos, o uso poderia ser desfavorecido, a depender da intenção no local. O senhor presidente esclareceu que o convite feito pela CMS ao debatedor se deu em razão de seu currículo como consultor, e que ele não representava o Poder Executivo. O senhor Eduardo Leite considerou pertinentes algumas das explicações dos senhores Pablo Góes e Érica Teles, observando que a Prefeitura vem fazendo um esforço muito grande para a mudança da cultura de mobilidade na Cidade, ponderando ser necessário, para tanto, uma efetiva mudança de cultura social, além de todo trabalho de discussões e de legislação, a exemplo do PDDU. Frisou que o plano é uma das etapas do processo sequencial de “pensar, planejar e executar” para se avançar na questão da mobilidade, ou seja, que depois do planejamento, haverá ainda a fase de execução. Admitiu que ainda há muito a ser feito, mas considerou significativos os avanços da atual gestão relativos ao uso da bicicleta pela população, com os incentivos e os investimentos da Prefeitura. Ponderou que a redução da velocidade nas vias é uma tendência mundial e que Salvador já vem acompanhando essa tendência aos poucos, pois tem que vencer resistências culturais, como ocorre, por exemplo, com a resistência cultural que os usuários do transporte público tinham em realizar a integração e que se esta só se viabiliza por meio do bilhete-único. A integração permitirá a otimização do transporte público com ganhos de tempo e eficiência para toda a sociedade, possibilitando a otimização das linhas. No entanto, atualmente, apenas 12% da população faz uso desse mecanismo. O senhor Pablo Goés comentou sobre como seria possível modificar a cultura do transporte individual particular (automóvel) e incentivar o ônibus, dando, como exemplo, o incremento da integração tarifária. O senhor Eduardo Leite respondeu que já havia uma forte divulgação, nos meios de comunicação, sobre a integração tarifária, e opinou que a questão esbarrava na forte cultura atrelada ao uso do veículo, afirmando que a mudança desse modelo só aconteceria com o tempo. O senhor Edmilson Pereira, representante do Movimento Salvador Sobre Trilhos, entregou sugestões à Mesa e mencionou o antigo pleito da realização de uma

Conferência Municipal de Mobilidade pela Prefeitura, com o intuito de escolher representantes para a formação de um Conselho de Mobilidade Urbana, assim fomentando a participação na elaboração do Plano de Mobilidade. Por fim, externou a preocupação de se vincular a sigla BRT, no texto do Projeto, às novas vias transversais. O senhor Jorge Barreto, do Fórum Ciclo Salvador, criticou as altas velocidades nas vias da Cidade, relacionando-as aos índices de acidentes e atropelamentos. Criticou a ausência de um Plano de Mobilidade Municipal, bem como de um Plano Cicloviário. Afirmou que a bicicleta é importante meio de transporte nos bairros periféricos. Cobrou uma política tarifária acessível unindo metrô, ônibus e bicicleta. Apontou que o art. 207 do PDDU falava sobre deslocamento de pedestres e silenciava sobre diretrizes da rede cicloviária contínua, sugerindo a correção para que o Plano também tratasse disso. Esclareceu que existe a Lei Municipal n. 8.040/2011, contendo as diretrizes para criação do sistema cicloviário, o que poderia ser usado no PDDU. O senhor Carl Hauenschild falou da importância da definição da função social da Cidade, e considerou a questão do transporte essencial para tanto. Defendeu que o Plano de Mobilidade precisava constar no PDDU e que a construção do PDDU necessitava de uma rede conceitual básica. Criticou o texto do PDDU por não apresentar um modelo conceitual de transporte e disse que não se sabia como seria a integração do metrô com os ônibus. Sugeriu que fosse feita pesquisa de origem e destino (OD) da rede viária para constar do PDDU, avaliando o nível de saturação de cada eixo viário, tentando-se, assim, evitar os problemas de congestionamento. Apontou a ausência de um Plano de Saneamento e concluiu cobrando que fossem determinadas prioridades e estratégias para avaliar o que melhorou com o último PDDU e o que não funcionou. A senhora Lídia Santana leu a resposta da Comissão técnica sobre o questionamento do senhor Pablo Góes acerca do recurso do FUNDURBS. Disse que o proponente tecia uma série de considerações destacando a importância da utilização de bicicletas no transporte urbano, além de apresentar números sobre o trânsito brasileiro, mas não apresentava qualquer justificativa jurídica quanto à inclusão que solicitara. Afirmou que a implantação do sistema cicloviário municipal, não obstante sua relevância para a Cidade, assim como de qualquer outro meio de transporte alternativo, não se sobreponha a planos e programas de interesse social, mormente por afronta às diretrizes insculpidas no *caput* do art. 182 da Constituição Federal (CF). Concluiu afirmando que não se podia conferir ao Fundurbs destinação diversa daquela estabelecida no Estatuto das Cidades, inda que de forma parcial, e, principalmente sem que houvesse análise prévia do Conselho da Cidade e sua inclusão na Lei Orçamentária Anual (LOA). O senhor presidente convidou os vereadores Kiki Bispo e Luiz Carlos Suica para compor a Mesa. O senhor Gilson Presídio informou que já havia apresentado manifestações ao MP referentes às obras da linha 2 do metrô, à ponte Salvador-Itaparica e à mudança de local da Rodoviária. Requereu que a CMS

concedesse soberania à assembleia para tomar decisões que alterassem o texto do PDDU, ou que garantisse emendas populares. Defendeu que houvesse uma hierarquia nas prioridades, sendo o pedestre o mais importante, depois a bicicleta, o transporte coletivo e, por fim, o individual. Apresentou dados de uma pesquisa que indicava que 44% da população de Salvador utilizavam transporte coletivo, 33%, transporte não-motorizado, e 22%, transporte individual. Disse que, na região do Subúrbio, as formas de transporte não-motorizados mereciam atenção especial e que a mesma pesquisa fez uma projeção para 2050, em que esses percentuais não se alteravam muito. O vereador Léo Prates destacou a participação dos edis nas audiências e a dedicação de todos ao processo, e afirmou que as emendas seriam analisadas pela Comissão Técnica e, depois, pelas Comissões da Casa. Pela ordem, o senhor Joaquim Laranjeira explicou que não existe na legislação brasileira a palavra cadeirante, mas, portador de deficiência física. O senhor Raoni Caetano, do Coletivo Mobicidade Salvador, discordou do parecer apresentado pela senhora Lídia Santana. Cobrou mais opções de mobilidade à população da classe E, que já não conseguia pagar a passagem do ônibus, e defendeu uma política de mobilidade que priorizasse o coletivo, e não o individual. Considerou que um Plano de Mobilidade que não implanta política cicloviária não cumpria sua função social e afirmou que, inicialmente, o Poder Público havia resistido às ciclovias, mas que, com a pressão da sociedade civil, passou-se a ter um começo de investimento. O senhor presidente esclareceu que as respostas técnicas consistiam numa recomendação, mas não representavam a posição das Comissões da CMS. O vereador Paulo Câmara retomou a Presidência. O vereador Léo Prates mencionou a questão da admissibilidade do conteúdo mínimo e disse que tentariam buscar uma solução viável para o pessoal das bicicletas. A senhora Regina Martinelli concordou que o Plano de Mobilidade Urbana devia vir junto ao PDDU e comentou sobre as reformas havidas na Barra e no Rio Vermelho. Disse que o positivo foi a parte referente à infraestrutura, mas que ainda se aguardavam o embutimento de fios e o esgotamento pluvial, e que a mobilidade na Barra não tinha sido resolvida, dando, como exemplo, a Rua Afonso Celso, que é predominantemente residencial, mas se tornou um corredor principal, afirmando que lá não era o melhor lugar para o trânsito de ônibus. Disse ainda que moradores e trabalhadores aguardavam pelo mobiliário das barracas de praia e que sofriam com a falta de árvores e sombras, entre outros aspectos. O senhor José Henrique Martinez criticou situação dos ônibus da Cidade especialmente quanto à acessibilidade. Questionou quando a frota estaria toda adaptada, lembrando seu direito constitucional de ir e vir. Lembrou que as pessoas com deficiência também têm seus compromissos e atividades e, muitas vezes, têm que recorrer a transportes individuais como táxis. Disse não agüentar mais essa situação; lembrou também fazer parte da sociedade e afirmou que, para efetivação da inclusão, necessitavam, apenas, do cumprimento das leis. O

senhor Daniel Colina cobrou uma postura harmonizada dos Governos municipal e estadual em favor da coletividade. Disse que o Plano de Mobilidade não devia ser feito antes ou depois do PDDU, mas, ao mesmo tempo. Disse que era preciso se definir centralidades e que a população devia fornecer insumos para qualificar os textos dos Planos. Disse que o Fundurbs deveria destinar recursos para planejamento urbano e que as ciclovias são essenciais. O senhor presidente registrou a presença da deputada estadual Maria Del Carmen. O senhor Marcos Alves, de Pirajá, afirmou que todos buscavam melhorar as áreas que defendiam e pediu que a CMS acatasse os pedidos de mudança do texto do PDDU. Opinou que cada participante devia ser considerado um pesquisador público e que a mobilidade melhorou, embora a questão da acessibilidade ainda fosse uma vergonha, principalmente nos bairros populares. Avaliou que, se as ciclovias fossem instaladas, as condições de saúde da população iriam melhorar e, assim, haveria economia para o Poder Público. A senhora Raquel Santos observou como o processo das audiências vinha sendo esvaziado, destacando a presença, em sua maioria, de servidores da própria CMS. Disse que as audiências da Prefeitura haviam sido questionadas quanto à participação popular e que o mesmo se repetia na CMS. Observou não ter havido a divulgação do novo calendário das audiências e criticou a realização delas em um mesmo local, lembrando que Resolução do Conselho das Cidades dispunha sobre a necessidade de elas serem realizadas em locais variados como forma de se efetivar a participação popular. Lembrou que o PDDU de 2008 foi questionado, mas considerou que o processo havido quando de sua elaboração foi melhor por ter havido a elaboração de uma cartilha. Considerou a realização das audiências uma encenação e pediu a divulgação do novo calendário. A senhora Juliana Fraga disse estranhar que a CMS estivesse barrada, lembrando ser ela a casa do povo, e criticou o modelo das audiências. Avaliou que os pontos trazidos no calendário para discussão eram reduzidos, mencionando que o Título IX do Plano não estava amparado. Disse que o referido Título restringia o sistema de planejamento e, inclusive, feria a divisão dos Poderes, pois restringia a atuação da própria CMS, além de restringir questões como orçamento participativo, referendo e plebiscito. Criticou que a CMS não se propusesse a discutir esse tema e pediu a sua inclusão no calendário de audiências. O senhor Ivan, representante dos trabalhadores das vans, afirmou que a categoria desejava ser agregada ao transporte coletivo, contribuindo com a mobilidade da Cidade, e deu exemplos de localidades que dependiam desse meio de transporte. Pediu oportunidade e condições para trabalhar, afirmando terem capacidade para tanto, e lamentou que colegas tivessem sido desrespeitados durante fiscalização. No segundo bloco de inscrições, o senhor Mozart Estrela apontou a falta de orientação, no PDDU, a alguns setores, afirmando que o PDDU de 2008 falava sobre as bicicletas, mas agora faltava se falar das vans e mototaxistas. Criticou que o foco das centralidades não estivesse no metrô e por onde as novas

vias passariam. Disse que o PDDU apresentava uma cidade pela orla, onde as centralidades estão definidas e as pessoas se utilizam de carro, e outra cidade no Subúrbio, onde há maior densidade populacional e é para onde o PDDU devia olhar. Observou que áreas de captação de indústrias passaram a ser áreas mistas, na perspectiva de atração de empregos, mas que era preciso se atentar para o fato de que onde há habitação não pode haver indústria. O vereador Kiki Bispo considerou que as audiências vinham sendo eficazes e mencionou as contribuições técnicas do MP na última audiência. Opinou que cabia a cada um mobilizar mais pessoas a comparecer e participar, e ressaltou a importância do tema em discussão, afirmando que a Cidade estava estagnada sobre esse aspecto, mas que, em quatro anos, importantes intervenções já haviam sido realizadas, como em Cajazeiras. Defendeu a necessidade de se criarem, no Plano, responsabilidades e contrapartidas às concessionárias da BR-324 e da CIA-Aeroporto, lembrando o problema de um buraco e de cano estourado que transformaram o acesso em um caos. O senhor Eduardo Leite lembrou que será realizada 6ª Conferência Municipal de Salvador, afirmando que a ideia de ter um Conselho de Mobilidade era interessante e seria levada à análise. Explicou que os modais específicos de transporte mencionados no PDDU foram definidos a partir de fatores e critérios de desenvolvimento, viabilidade e, em especial, pela demanda. Defendeu que nas vias transversais fosse utilizado o BRT, assim como está previsto no PL nº 396/2015, por ele ter flexibilidade e um custo relativamente baixo de implantação para um modal de média capacidade, além das demais facilidades que oferece. Afirmou que o PDDU aborda o Plano de Mobilidade e deu exemplo do art. 200. Falou das dificuldades que serão enfrentadas na futura implantação do Plano de Mobilidade, uma vez que serão necessárias muitas mudanças em “nossa cultura rodoviarista” e vai levar tempo até que a sociedade aceite com tranquilidade a ideia que as cidades devem ser amigáveis para as pessoas e não para os carros. Afirmou que a sociedade civil agrega contribuições ao processo e que o Poder Público tem um papel de condução nas mudanças sociais. Concordou com a necessidade de integração das intervenções cicloviárias e que um Plano Cicloviário poderia contribuir com essa integração. Destacou a necessidade de a bicicleta ser pensada em conexão com os demais meios de transporte. Um cidadão se manifestou dizendo que duas pessoas já tinham sido mortas na ciclovia da Suburbana. O senhor Francisco Moreno defendeu o estudo do sistema de média capacidade; observou que o Plano não diz que não pode haver vans ou mototáxis na Cidade e que eles precisavam ser regulamentados; e explicou que o Plano de Mobilidade iria precisar os locais. O professor José Luiz disse que via poucos negros no auditório e defendeu a necessidade de se respeitá-los. Pediu que eles não fossem rotulados ou folclorizados e afirmou que a Lei existe para ser cumprida. Pediu que todos se assumissem como pessoa e considerou a sociedade muito desorganizada. Afirmou que os mortos e os ausentes também precisavam ser

respeitados e pediu resposta a suas considerações. O vereador Gilmar Santiago disse que não haviam conseguido um modelo de audiência que garantisse a participação popular efetiva, considerando o modelo engessado e mencionando a realização de audiências em dias seguidos. Disse que o PDDU deveria estar em consonância com o Plano de Mobilidade, o qual não existia, e considerou que a ciclovia do Subúrbio foi feita para a população ficar com raiva de bicicleta. Observou que o pensamento sobre mobilidade geralmente recai sobre as áreas centrais e mencionou a importância da micromobilidade. Observou ainda que a maioria da população vive nos morros e nos vales e indagou por que o PDDU não conseguia dar resposta a essa necessidade de deslocamento. Disse que não havia manutenção nas escadarias e nem outra forma de acesso como teleféricos, e que um PDDU sem Plano de Mobilidade não daria conta de sanar os problemas. O senhor presidente informou o esgotamento do tempo de fala e a necessidade de leitura da Súmula da audiência anterior, uma previsão regimental, convidando o senhor Joaquim Laranjeira para realizar o último pronunciamento. Houve manifestações quanto ao fato. O senhor Joaquim Laranjeira criticou o não-funcionamento do elevador da Estação da Lapa aos domingos e disse haver ilicitude quanto à questão da acessibilidade no transporte público, mencionando o art. 38 do Decreto n. 5.296/2004, que trata sobre a frota adaptada. Registrou que, em Salvador, havia vários ônibus sem acessibilidade e afirmou que o MP tinha responsabilidade sobre essa situação, a qual era também um problema da CMS e da Prefeitura. Disse que Decreto municipal contrariava o referido Decreto federal e criticou que houvesse ônibus de doze anos circulando pela Cidade sem acessibilidade. Criticou também o estado das calçadas e entregou documento à Mesa. O senhor presidente ressaltou o tempo destinado à participação popular. Foi lida a súmula da Ata da audiência pública anterior, realizada em 27 de fevereiro de 2016, após o quê, o senhor presidente observou ainda haver tempo para um pronunciamento. A senhora Érica Teles concedeu o tempo ao senhor Pablo Goés, que questionou se alguém sabia qual era a velocidade máxima das vias em Aracaju e Recife, ao que responderam ser de 60 quilômetros por hora. Mencionou a velocidade de 50 quilômetros por hora em São Paulo e afirmou estarem a defender o respeito à vida. Disse concordar com diversas falas do senhor Eduardo Leite, mas defendeu a criação de um pacto pela vida, afirmando que os acidentes de trânsito no Brasil são uma epidemia e que se mata tanto no trânsito quanto há homicídios e suicídios. Considerou que todos deviam ter receio de andar de bicicleta nas ruas, pois elas são inóspitas aos modais ativos. Questionou como o PDDU especificaria a demanda por mais ciclovias, afirmando que elas correspondem a 100 quilômetros de malha que não se conecta, e quais seriam as metas quantitativas de estrutura cicloviária. Observou que a Comissão Técnica da CMS era composta por uma pessoa que tinha composto a Comissão Técnica da Prefeitura e indagou como se mantinham os vícios do

Executivo se a proposta era de mudança da esfera de discussão. O senhor presidente agradeceu a presença de todos e informou que a próxima audiência pública seria realizada no dia seguinte, 1º de março. Nada mais havendo, foi encerrada a audiência, e nós, Fernanda Fontainha, Íris Dourado, Jussara Nogueira, Sidelmar Castro e Vitor Nascimento, que secretariamos, lavramos esta Ata, que será assinada pelo presidente da Casa e pelos presidentes da CCJ; Comissão de Planejamento Urbano e Meio Ambiente; Comissão de Finanças, Orçamento e Fiscalização; e Comissão Especial do PDDU.

Presidente da Câmara Municipal de Salvador

Presidente da Comissão de Constituição, Justiça e Redação Final

Presidente da Comissão de Planejamento Urbano e Meio Ambiente

Presidente da Comissão de Finanças, Orçamento e Fiscalização

Presidente da Comissão Especial do PDDU