



ESTADO DO RIO DE JANEIRO
PREFEITURA DA CIDADE DE ARMAÇÃO DOS BÚZIOS
SECRETARIA MUNICIPAL DE PLANEJAMENTO E PROJETOS

Armação dos Búzios, 30 de março de 2015.

**PERGUNTAS E RESPOSTAS DA TERCEIRA AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA O PLANO DE MOBILIDADE
DO MUNICÍPIO DE ARMAÇÃO DOS BÚZIOS**

Local – INEFI (Rasa)
Data – 03 de março de 2014
Horário – 19:00 horas
Apresentação – FGV (Eduardo Leal)

Observação: a transcrição procurou ser a mais fiel possível, não sendo realizadas correções de estilo.

(Mônica)

P: Primeiramente eu queria saber se essas são as propostas definitivas.

Eduardo Leal: Sim.

P: Você citou como uma proposição em médio prazo a construção da rodoviária, mas a rodoviária não seria essencial para todo o sistema viário?

Eduardo Leal: Ela não é essencial, mas é desejável. O que norteou as prioridades é a tentativa de ver o que é possível de ser feito, o que se imagina que vá ocorrer. Evidentemente que, se houver os recursos e for possível antecipar a construção da rodoviária, aí seria ótimo.

P: Tem algumas coisas que foram apresentadas aqui que eu acho que houve algum erro de definição ou não sei. Por exemplo, quando fala da via alternativa passar pela rua J3 na Ferradura...

Eduardo Leal: Não é J3, a J3 é a que eu mencionei que há uma dúvida se ela seria uma parte da via alternativa não era assim proposto, quer dizer que os automóveis pode passar por ali, mas ela não faz parte da via alternativa.

P: Não, acho que houve uma confusão na rua J3, a rua J3 é entre a Rua do Contorno e a Rua J4.

Eduardo Leal: Pode ser q eu esteja fazendo confusão, você pode me mostrar. [Abre o mapa na apresentação] Estou me referindo a essa linha laranja aqui. Essa não é a J3?

P: Essa não é a J3, essa é a Avenida do Contorno, que já é asfaltada e utilizada como parte da

via alternativa hoje.

Eduardo Leal: Ah, ok. Mas nós estamos propondo que não seja.

P: Outra coisa: eu senti falta de algumas partes sobre travessia de pedestres. Mais especificamente: como seria feita a travessia de pedestres na Bento Ribeiro Dantas?

Eduardo Leal: Não estamos propondo, ao menos inicialmente, que a travessia seja feita no nível da calçada, porque isso só poderia ser feito depois da redução do tráfego de veículos. Se você hoje, por exemplo, desse a prioridade total ao pedestre e colocasse a travessia ao nível da calçada, resultaria um congestionamento bem maior do que o que já se tem hoje, com o aumento do tempo de viagem de todas as pessoas que usam a JBRD, inclusive o transporte coletivo. Então no primeiro momento é muito difícil que se tenha um ganho nesse sentido. Agora, na medida em que se consegue sucesso com o transporte coletivo e que se consiga uma efetiva redução do tráfego, aí pode-se adotar esse tipo de medida.

P: Para terminar eu acho legal esse tipo de apresentação que vocês estão propondo, mas eu listei aqui vários pontos que eu gostaria de discutir melhor. Acho que talvez fosse interessante se vocês tivessem essa disponibilidade de discutir pontos por pontos para a população dar sua opinião em alguns pontos que eu acho que não ficaram muito bem esclarecidos.

Eduardo Leal: Claro que quanto mais se discutir melhor, mas é bom lembrar que a maioria das proposições que foram faladas hoje, talvez até 90% delas, foi discutida na segunda audiência e em seis reuniões temáticas, que as pessoas que se inscreveram fizeram parte de mesas discutindo conosco parte a parte. Não sei se você teve a oportunidade de participar ou não, mas foi aberto esse fórum de discussão. É bom lembrar também que o Plano de Mobilidade não acaba por aqui, a gente vai ter um Plano de Mobilidade que é um bom ponto de partida, a gente vai ter uma diretriz e pode ir sempre melhorando ao longo do tempo.

(Ruy Borba)

P: Eu estranho um pouco é que a proposta sua de Plano de Mobilidade ela quase que se confunde com um Plano de Transporte. Poucas vezes você se atreve a ultrapassar essas barreiras de transporte. E tratando de transporte deixa a tarifa, que é uma questão vital do transporte, quase que no vazio, na escuridão. O Plano de Mobilidade urbana hoje quase que é um sinônimo de mobilidade social (sic), porque ela vai além disso. Parece que as suas propostas se reduzem a transporte coletivo. E tratando de transporte coletivo não trata de uma questão essencial que é a tarifa. Então me dá a impressão de que está se fazendo o Plano de Mobilidade para atender a um gozo escópico, para usar uma expressão de Freud, para dar aquela sensação de ver e ser visto. Depois, o fato de dizer que ele se subordina ao Plano Diretor enquanto eu acho que justamente o Plano de Mobilidade Urbana tem que romper com as amarras do Plano Diretor... com as leis atuais vigentes existe pena de ser uma mobilidade urbana capenga.

Eduardo Leal: Eu não compartilho da sua opinião. A gente falou no início que o que norteou são as definições do Plano Diretor e as exigências do Ministério das Cidades para que o Plano

de Mobilidade possa ser chamado como tal. Há uma necessidade que tem que ser cumprida e ritosa serem seguidos. Ainda, não posso aceitar que só se falou de transporte coletivo. O transporte coletivo por outro lado é fundamental. Uma cidade que não tem transporte coletivo, a mobilidade não funciona. Talvez aí a gente discorde frontalmente.

P: Não estou dizendo que não se deva ter um transporte coletivo organizado e operando, mas o Plano de Mobilidade urbana não pode se esgotar nisso. O que é a mobilidade urbana? É permitir que as comunidades dialoguem, isso que é a mobilidade urbana, não é somente transporte, me dá a impressão de que a proposta se esgote apenas nisso.

Eduardo Leal: Não se esgota. Se você considera que o transporte não motorizado, os deslocamentos de pessoas, toda essa parte de deslocamento não faz parte de mobilidade... Acho que nós podemos ficar debatendo aqui, mas evidentemente eu não sou o dono da verdade e tem várias vertentes que tratam a questão da mobilidade de diversas formas, enfim, são caminhos diferentes a serem seguidos. A gente entende que o que fizemos foi o caminho que a sociedade busca e foi discutido com ela e com a prefeitura então, eu repito: não é um plano meu, não é um plano da Fundação Getulio Vargas, é um plano da cidade de Búzios: foi discutido em conjunto em um prazo bastante grande.

P: Mas me dá a impressão de que é um plano em “compota” porque ele tem fórmulas. Eu participei recentemente em Faxinal dos Guedes, no interior do Rio Grande, eu vi as mesmas soluções. As linhas de transporte que mais parecem ser para atender transporte sobre trilhos. Eu vi isso lá em Faxinal dos Guedes, então me dá esse temor de que seja uma coisa feita em “compota”. Está dizendo que foi discutido com a sociedade, eu não sei se foi discutido ou com que intensidade e que densidade isso foi feito, sabe. Mas eu reclamo assim de me parecer essencialmente transporte público, transporte coletivo, fora reconhecer que seja um eixo importante nessa engrenagem, mas não é só isso. Tem que se revisar leis, como é que é a sua avaliação sobre a coordenadoria de fiscalização de transporte? Fez uma avaliação nesse setor?

Eduardo Leal: Veja bem, primeiro eu acho que a gente não pode ser estender que outras pessoas querem falar. Segundo que evidentemente um trabalho como esse pode se aprofundar no nível que se queira. Nós não estudamos a parte organizacional nessa área até porque existe outro trabalho sendo desenvolvido nesse sentido. O que foi proposto fazer foi um Plano de Mobilidade tal como é definido no Plano de Mobilidade previsto pelo Ministério das Cidades. E é uma metodologia bastante clara e bem definida, que nós seguimos do início ao final. A discussão com a sociedade foi ampla e muito maior do que o mínimo exigido. Essa audiência aqui é a terceira, não sei se o senhor estava na segunda, mas esta audiência é uma audiência extra, que não estava prevista, mas a sociedade pediu e estamos aqui presentes. Depois da segunda audiência, como eu já disse, foram feitas seis reuniões para quem se inscrevesse. Infelizmente em várias delas a lotação não foi esgotada.

P: Já existe uma minuta de anteprojeto de lei? E porque não se apresentou, porque precisamos saber como ficam esses conceitos todos em linguagem jurídica.

Eduardo Leal: Sim. Isso é uma coisa muito interessante que vai ser divulgada posteriormente

até por ser um projeto de lei, vai ser discutido na Câmara dos Vereadores. Evidente que a população toda vai poder, naquele fórum específico, discutir, aprovar ou desaprovar, modificar isso ou modificar aquilo. Aqui não é o fórum adequado.

(Hector)

P: Vou fazer um comentário sobre minha condição. Sou motorista, às vezes ciclista, às vezes pedestre. Então basicamente o que me preocupa são as calçadas, somos muito carentes de calçadas na maioria do município. Procurei me informar aparentemente que existe uma legislação que exige um mínimo de 1,20m nas calçadas. No gráfico que foi apresentado não informa a medida de calçadas e de ciclofaixas.

Eduardo Leal: Na verdade o Plano de Mobilidade não desce nesse nível de detalhe. Ele sugere que existam calçadas e evidentemente que tem que seguir as normas, mas ele não desce nesse nível de projeto. Ele dá diretrizes, linhas, em alguns pontos se aprofundando um pouco mais porque houve oportunidade pra isso, mas ele não especifica largura de calçadas nem largura de vias.

P: É fundamental do Plano de Mobilidade Urbana, a meu ver, que seja feito em todo o município e seja contemplada nesse plano a curto, médio ou longo prazo a construção de calçadas em todo o município.

Eduardo Leal: Sim, está na ação imediata a requalificação e construção progressiva de calçadas. Porque, evidentemente, não dá para se fazer todas ao mesmo tempo. Até entre os itens imediatos, se não me falha a memória, está “requalificação progressiva das calçadas”. Quer dizer, alguns projetos novos, que já estão sendo desenvolvidos já vão melhorar as calçadas e isso tem que se espalhar pelo município todo.

P: Existe a Lei Federal, no Código de Trânsito Brasileiro, que diz que é obrigação dos proprietários dos terrenos de fazer suas calçadas. A Prefeitura poderia exigir que fosse feito pelos proprietários dos terrenos, não ficaria para a Prefeitura.

Eduardo Leal: Perfeitamente, isso aqui vai além do que o plano diz que tem que ser feito nas calçadas. Ele não entra no nível de detalhe exatamente quais são os meios que serão feitos para que se cumpra. O conselho gestor do Plano de Mobilidade vai monitorar e vai acompanhar essa efetiva implantação.

P: O que se interpreta por requalificação?

Eduardo Leal: É um termo geral, em muitos lugares se diz que tem uma calçada, mas de fato aquela calçada não é bem uma calçada. Então a gente tem que dar um tratamento diferente

para ela. E em outros casos é uma construção totalmente nova mesmo.

P: Quando se fala da licitação de transporte público de passageiros. Eu observei na seção de "qualidade da prestação do serviço" que nós estamos contemplando o controle de acidentes e está contemplado no final quando se faz o monitoramento no final das posições. Isso está incluído dentro das exigências do transporte público de passageiros? Até mesmo para qualificar o motorista, não?

Eduardo Leal: Sim, isso está incluso quando se fala das "autuações de trânsito": ali estão contemplados os acidentes. Quer dizer, não está destacada a parte de acidentes, mas quando se fala de certo número de autuações de trânsito implicitamente está se falando em acidentes, pois a cada acidente desses é de se imaginar que haja uma autuação. Estou imaginando acidentes não fortuitos, mas provocados por algum tipo de má condução de veículo. Isso sim estaria nas autuações de trânsito, que é um dos indicadores de qualidade propostos.

P: O grande fluxo de automóveis e pessoas que se apresenta na área peninsular é provocado em parte pela prefeitura e suas secretarias estarem no centro da cidade. É comum observar às 16h, no fim do expediente, que muitos veículos são utilizados por pessoas que trabalham aqui. Acredito que em algum momento se foque fora do aparelho administrativo da prefeitura. Essa seria uma das medidas mais importantes para se diminuir o fluxo.

Eduardo Leal: O Plano Diretor já trata disso, que o desenvolvimento deve ser principalmente feito na região continental e não na região da península. Há estudos e pensamentos de vários serviços públicos serem transferidos para o continente e evidentemente isso vai desafogar o trânsito. Isso não faz parte do Plano de Mobilidade; o Plano Diretor já impõe isso.

(Sérgio)

P: O desenvolvimento do Plano Diretor Cicloviário é mais ou menos um Estatuto da Bicicleta? Algumas cidades do Brasil tipo Curitiba, Niterói, tem um estatuto que é a legislação de bicicleta relativa à cidade. Quer saber se é mais ou menos isso?

Eduardo Leal: Não, o Plano Diretor Cicloviário pode ter em seu bojo um estatuto, uma legislação, um apanhado da legislação existente ou mesmo uma melhoria; mas ele é muito mais do que isso. Ele pode incluir isso ou não. O que ele tem que incluir é toda a rede viária, aonde é que deve ser, de que tipo devem ser (ciclovias, ciclofaixas, em alguns lugares podem ser ciclorrotas), se o espaço pode ser completamente compartilhado ou não, as especificações, que tipo de separação física deve ser utilizada, qual a proteção que deve ter. O Plano Diretor Cicloviário minimamente deve ser isso, mas, por exemplo, se há percepção de que o arcabouço legal seja deficiente e que precisa de alguma modificação pode ser desenvolvido no Plano Cicloviário ou fora dele de uma forma mais geral.

P: *E nas ações mais imediatas: “Desenvolvimento do Plano Cicloviário”, está incluída também a execução dele? Porque tem trechos que eu vejo como emergenciais, outros não, tipo ali do Pórtico até o Ceceu dá para esperar porque é uma pista rápida. Em Alto de Búzios não tem condição de esperar, ali tem poste no meio, esgoto do lado ou tem um carro vindo pra cima de você. Quero saber se a execução do projeto pode ser feita em trechos e depois fazer a ligação na malha cicloviária como um todo ou se vai ser uma obra só e fazer tudo na Península?*

Eduardo Leal: Não, eu diria que, por exemplo, toda aquela parte de qualificação na Bento Ribeiro Dantas já prevê o ciclista. Evidentemente que se fizer uma solução emergencial ela vai ser bem provisória, não teria sentido fazer definitiva se você vai fazer uma modificação mais radical posteriormente. Em outros trechos que sejam considerados emergenciais pode se tomar medidas que se considere emergenciais também. A definitiva deveria vir somente depois do Plano Diretor Cicloviário e certamente não será feito tudo de uma vez só. Mas eu diria para vocês que a requalificação da Bento Ribeiro Dantas, Estrada da Usina Velha, RJ-102 - nós falamos especificamente dessas aí - cada uma dessas soluções contempla o ciclista e dá o destaque como ele merece.

P: *Só para concluir, é porque tem trechos que acho que não precisaria ser de forma paliativa. Por exemplo, ali em Alto de Búzios, ali dá pra ser feita uma coisa definitiva. Tanto de calçamento como de ciclovia. Ali do posto do gasolina da curva até o Pórtico, outro lugar também que cabe, que não vai precisar desapropriar ninguém, daria para fazer uma coisa definitiva.*

Eduardo Leal: O Plano de Mobilidade não impede que seja feito, o fato de se fazer um Plano Diretor Cicloviário não impede que a prefeitura tome iniciativas que ache conveniente e encomende projetos para áreas específicas. É importante se ter um Plano Diretor Cicloviário para ter a certeza que a gente está se dirigindo para um determinado objetivo. Quer dizer, alguns casos são óbvios como o que você vem falando ao longo da Bento Ribeiro Dantas, mas podem ter algumas ruas que são prioritárias e outras não e por algum descuido pode ser que se invista em uma não prioritária ao invés da prioritária. O Plano Diretor Cicloviário pode dizer que isso seja feito com uma segurança maior, mas nada impede que hoje a prefeitura possa desenvolver uma ciclovia, uma ciclorrota. Se houver uma emergência, que seja tratada como uma emergência merece.

P: *Eu acho que ia estimular o pessoal deixar o automóvel em casa se tiver uma condição melhor.*

Eduardo Leal: Ah, sem dúvida.

(Hernan Katz)

P: *Em primeiro lugar eu gostaria de parabenizar você por traduzir, nessa terceira audiência*

pública, as expectativas tanto da prefeitura quanto da comunidade em geral. A diferença dessa para a primeira audiência é admirável. Minha pergunta é sobre alicitação de transporte público: ao falar de licitação de transporte público, estamos pensando em uma gestão delegada, a terceirização do serviço. Tem possibilidades de se imaginar uma gestão direta?

Eduardo Leal: Sim, é possível. A experiência no Brasil não tem sido muito boa de gestão direta. Em alguns outros países isso funciona muito bem. Nada se impede que faça gestão direta, é o desejo da prefeitura que pode estudar essa oportunidade. O que tem funcionado razoavelmente bem é o sistema de concessões. O que no nosso entendimento tem falhado é que não se tem indicadores de qualidade da operação, seja da gestão direta ou delegada. Principalmente no sistema de concessões, se não existirem indicadores a serem perseguidos, a tendência é o serviço ser ruim. Se não tem números a cumprir, eles não serão cumpridos. Se a pessoa não percebe que ela é medida, avaliada, você não vai ter resultados. Eu diria que se você tem uma coleção de indicadores, o fato de a gestão ser direta ou concessão passa a ser segundo plano. A tendência tem sido, recentemente, a se fazer concessões porque tem tido melhor sucesso. Agora eu não sou absolutamente contra à ideia da gestão direta: é uma questão que pode ser uma peculiaridade de Búzios, por exemplo.

P: Gestão direta é uma tendência que na Europa está funcionando para municípios assim de 30 a 40 mil pessoas. Conforme uma empresa pública, com direito privado, entra com financiamento 100% público. Então seria interessante estudar a possibilidade também.

Eduardo Leal: Isso é o ideal, sempre que a gente se aprofunda um pouco, se debruça sobre o tema, vai chegar a uma solução melhor. Quando a gente fala em termos gerais, o que é importante é que seja legalizado. Hoje em dia Búzios, assim como a grande maioria do Brasil, o sistema de transporte público é totalmente desregulado. Eram empresas que tradicionalmente operavam, em contratos precários. Veja bem que aqui eu não estou questionando ou entrando no mérito se a Salineira é boa ou ruim, pode ser até a melhor opção. Mas certamente se isso não é disciplinado, se isso não é acompanhado, não vai funcionar bem.

(Renato)

P: Eu estou sentindo que foram enxertados alguns itens aí, que não tem muito a ver com mobilidade, mais urbanismo. Quando você fala de reestruturação de lagoa, se hoje a lagoa está cercada de mato, ninguém anda por lá, aquilo lá não vai melhorar em nada a mobilidade. O problema que nós temos hoje é na José Bento Ribeiro Dantas. O acesso à Praia da Tartaruga, isso não é problema de mobilidade para ninguém. Que você queira criar um acesso aí é outra história. Você está falando em atender uma distância de 300/400m quando a gente está com a Ponte da Marina fechada há mais de dois anos. E tem pessoas, trabalhadores, que moram naquelas casas e que vão ter que andar um quilômetro e meio ou passar por uma ponte perigosa para pegar a van do outro lado, isso não foi tratado. Vai continuar fechado? Qual a resposta pra isso?

Eduardo Leal:Primeiro, a resposta pra isso é que uma ponte ou qualquer equipamento urbano que não esteja funcionando por um problema qualquer, deveria funcionar. Então não há nenhuma dúvida que no meu entendimento a ponte deveria. (O fechamento da ponte) não foi considerado nessas discussões todas como ponto prioritário dos estudos de mobilidade urbana; o que não quer dizer que não seja importante, apenas que esse assunto não surgiu. Eu discordo quando se diz que, por exemplo, o acesso à Tartaruga não seja um problema de mobilidade. Quantas pessoas gostariam de ir à Praia da Tartaruga e têm dificuldade hoje porque não têm automóvel? Tem que se pensar nessas pessoas. Quanto às lagoas, esse foi um assunto extensamente discutido com a sociedade, é um pedido da população. Como eu disse aqui, o Plano não é da Fundação Getúlio Vargas, o Plano é da sociedade buziana e que a Prefeitura está realizando com apoio nosso. Então, eu fiquei muito satisfeito com as palavras do Hernan Katz quando ele diz que a 3ª Audiência é mil vezes melhor do que a primeira. Significa que a gente avançou bastante. A gente avançou não só por nossa conta, mas com as intervenções da população que apontou que deve ser tratado e o que é importante, e nós consideramos. As lagoas foram um desses aspectos que inicialmente a gente não tinha pensado e surgiu por diversas partes. Onde é que isso tem a ver com a mobilidade? Na medida em que você disponibiliza um espaço público para que ele seja utilizado e ele não era utilizado antes, a gente está tratando de mobilidade, a gente está induzindo mobilidade. E isso, no meu entendimento, é mobilidade. Não é a resolução de um problema que existe, mas é mobilidade.

P: O problema que existe é que a gente não consegue andar na José Bento Ribeiro Dantas. Foi falado aqui, do Ceceu pra lá é terra de ninguém. Se você for tentar andar de bicicleta você vai ser derrubado, como muitos amigos meus já foram. E se no projeto apresentado está contando com uma provável duplicação da José Bento Ribeiro Dantas então é acreditar em Papai Noel. Se hoje não existe aquele acesso e não existe há muitos anos, já tiveram muitos projetos, se fala sobre isso e nada acontece. Existe projeto do Ceceu pra regularizar a José Bento Ribeiro Dantas, requalificar até o centro. E nada foi feito então eu fico muito pessimista nessa publicação se é indicado um projeto que já existe e nunca foi implementado.

Eduardo Leal: Só concluindo para não deixar sem resposta, o que eu posso dizer é que essa infelizmente é a experiência. Não só aqui em Búzios mas na maioria dos lugares que há um descrédito de quando se faz um plano ou um trabalho que ele não vá ser colocado em prática ou não vá ter continuidade. O que a gente sente é que há um interesse da prefeitura em dar continuidade, é a nossa expectativa. E o nosso objetivo é que a prefeitura tenha um instrumento como uma lei por trás, que ela tenha uma força que possa ir à frente.

(Tayrone Alves)

P: Em primeiro lugar desejo agradecer essa união que houve a partir do momento em que nós provocamos a população e esta população provocou os vereadores, que foram civilizados e atenderam com uma audiência popular. Então ao representante da FGV, hoje

estamos chegando aqui quase num consenso. Entre o projeto executivo, Fundação, parte da população e o projeto desenvolvido pelo arquiteto Alberto Bloch - que há muitos anos nós acompanhamos. Aqui tem um ex-secretário de planejamento, praticamente todos os vereadores porque eles estão com a sua liderança máxima. Eu vejo aqui uma oportunidade para sair 50% da nossa minuta do projeto de lei definitivo acompanhando o Plano Diretor. É uma reunião rara, temos aqui os vereadores unidos com várias camadas da população, embora somos quase que adversários até políticos! Então esta união é um sinal de que o Plano de Mobilidade Urbana está acima do meu ego e está na mão dos vereadores. Porque os vereadores vão acompanhar o que ainda não foi contemplado e a Mônica tem razão: muitos da população têm razão e eu até digo que nós entramos no MP pedindo um acompanhamento do Ministério Público Estadual para inserir com mais força aquilo que vem sendo atravancado por nossa incapacidade política de resolver sobre o Plano Diretor. Dez anos empurrando o Plano Diretor de Búzios! Como a gente pôde? Mas agora, pela primeira vez, eu olho com sinceridade para o vereador Henrique, vereador Messias, vereador Lorrâm, vereadora Joyce, Conceição, Mônica e peço a todos: vamos para a Câmara dos Vereadores com os focos principais, transporte público – importante, mas ciclovia também é importante – a faixa (binário) eu entendi o projeto, vamos cortar por trás de Manguinhos, sem tirar ali uma população, a família da Diva, do Alexandre. Vamos penalizar quem? O dono daquele estacionamento, é isso. O que o Bloch já nos ensinou? A conectividade. Nós vamos ter que brigar com os condomínios, desapropriações. E isso só vai ser possível se nós todos formos ao MP apoiar, irmos à Câmara solicitar; e os vereadores com, a força popular, executarem. É isto: quero agradecer, me sinto honrado, em nome da Agenda 21. Obrigado Búzios, obrigado vereadores, obrigado população. Pois nós vamos continuar lutando com elegância, esperamos chegar ao final com tudo realizado por Búzios e por uma outra geração, obrigado.

{Por ter sido uma declaração, não houve necessidade de resposta}

(Participante não identificado)

Pergunta: Sou taxista há 16 anos. Quando o senhor fala a respeito da Praia da Tartaruga, por questão física é impossível. O meu táxi tem vez no verão que não consegue entrar na Praia da Tartaruga. Como que um veículo de maior porte vai poder entrar (uma van ou o que seja)? Outra coisa é a via alternativa, seria por dentro de Geribá? Outra coisa que não reparei quando se falou da mobilidade urbana, a prefeitura não foi comentada em nenhum momento de sair da península e ir para o continente.

Eduardo Leal: Sim, dentro de Geribá. Foi comentado que isso foge da alçada do Plano de Mobilidade. A gente entende que quanto mais serviços públicos se deslocarem para o continente, o que é previsto no Plano Diretor, o crescimento no continente for favorecido mais do que na península, isso vai melhorar a mobilidade urbana como consequência. Então a gente entende e torce para que isso aconteça. O Plano de Mobilidade não pode induzir a mudança da prefeitura para o continente porque foge à sua alçada. A Tartaruga precisa ter alguma alternativa: as pessoas se deslocam até lá, vão de automóvel. Não necessariamente vai ser um

veículo como os outros que circulam na cidade, mas tem que se arrumar uma solução. O que a gente acredita é que isso deve ser pensado sim: não me parece muito razoável que as pessoas que usam transporte público não possam acessar aquela praia.

P: Colocar um daqueles carrinhos de Golfe é uma solução possível.

Eduardo Leal: Sim, se o veículo conseguir vencer aquela rampa, é uma solução a ser pensada.

(Vereador Messias)

P: Eu queria ver aquele mapa com aquele trecho da via alternativa que contorna o bairro da Ferradura, que com a intervenção da Mônica e do Ruy Borba eu queria que fosse feito um esclarecimento. [Mostra o mapa] Esse trecho em laranja, que é hoje o traçado que temos, é o trecho que é chamado de Avenida do Contorno, que liga ali do ponto do DPO até onde começa o asfalto. Porque a intervenção da Mônica e a do Ruy Borba falando de uma ênfase exagerada à questão do transporte público, eu queria que me esclarecesse o seguinte: foi dito que a proposta é não ter mais esse trecho que hoje parte é da via alternativa. A proposta é não ter mais ela como solução para a via alternativa, mas sim um trecho que passa por dentro da Ferradura?

Eduardo Leal: Sim, para o transporte público. O que não significa que os automóveis não possam continuar usando.

P: Sim, eu só queria esse esclarecimento: dentro de uma proposta de mobilidade, que passa pelo transporte público, se deseja mudar o traçado que contorna o bairro para que o transporte público comece a passar por dentro do bairro, é isso?

Eduardo Leal:Essa é a ideia.

P: Eu queria entender que é uma solução de mobilidade, está esclarecido! Eu queria falar outra questão, uma colocação que já se disse que tem um conselho gestor do Plano de Mobilidade. Nós já temos um Conselho Municipal de Planejamento. E eu vejo uma outranecessidade que até indiquei na Câmara de Vereadores recentemente que resultou numa reflexão sobre o movimento de 2013, algo que já se experimenta até em algumas cidades que é o Conselho Municipal de Trânsito e Transporte. Acho que esse tripé garantiria uma efetiva participação da sociedade como um todo no que diz respeito à implementação de toda essa política inclusive na questão de licitação do transporte público. Enfim, esse tripé: Conselho Gestor, Conselho de Planejamento, Conselho Municipal de Trânsito e Transporte. É uma novidade. Isso não está previsto nem no Plano Diretor. Mas resulta aí dessas discussões recentes da importância de se discutir tarifas e outras questões que são de interesse da sociedade como um todo. E já estamos diante dessa necessidade de se ampliar a discussão envolvendo os diversos atores da sociedade buziana, que têm que participar dessa discussão. E ainda complementando em relação ao Plano Diretor e qualquer outro plano que se discute, que se queira implementar na nossa cidade: vai passar pela Câmara o projeto de

lei da mobilidade urbana. Nós não temos outro caminho se não discutirmos e aprovarmos todos os planos que nós temos que aprovar para a execução de políticas públicas se não for olhando para as diretrizes que estão apontadas no Plano Diretor da cidade, que é a lei que aí está que estabelece as diretrizes para a implementação de todas as políticas. Um plano que eu já falei em audiência anterior que vai fazer 10 anos e, sinceramente, muito pouco foi executado, implementado. Então o passo que nós temos que dar sempre no sentido de implementar políticas públicas é ter legislação; é ter planos e colocarmos em prática. Porque fica complicado querer discutir a mobilidade nesse momento. Ruy Borba, eu até faço aqui nesse momento uma citação à sua fala, que me permita não concordar, não temos como discutir agora o Plano de Mobilidade, ou um Plano de Saneamento Básico se a gente tiver que parar para rediscutir diretrizes de um Plano de Diretor de Armação dos Búzios, que aponta diretrizes para o desenvolvimento da cidade, que já tem 10 anos e nada se colocou em prática! Então nós temos que ir nessa direção: temos que avançar então na execução de planos que estão indo ao encontro das diretrizes do Plano Diretor; aí sim teremos a condição de avaliar se aquilo que está nas diretrizes, que está sendo colocado em planos complementares é o que queremos ou não. E aí claro, teremos sim que abrir essa discussão e até rever e modificar! Enfim, repensar o que se quer para a cidade. Mas enfim, infelizmente passaram-se 10 anos e nós não demos esse passo adiante. Ficam aqui essas considerações.

(Participante não identificado)

Pergunta: A princípio, onde você coloca como ações imediatas o desenvolvimento do Plano Diretor Cicloviário, isso me preocupa porque da mesma forma que você, pertinentemente, coloca que esse é um plano da nossa comunidade, desenvolvido pela FGV e amparado pela Prefeitura, vai aqui uma sugestão que a gente possa interagir muito embora eu não tenha participado dessa segunda audiência onde foram feitas as câmaras temáticas, das quais eu gostaria de ter participado pelo menos em uma delas. Mas a gente que é ciclista, porque eu sou ciclista diariamente, eu ando de manhã, de tarde e de noite de bicicleta. Então nós sabemos que essa interação e esse diálogo com o motorista seja ele de caminhão, de ônibus, de van, de carro e com o pedestre tem que haver. Esse diálogo, essa interação, e o que o Beto Bloch fala com muita propriedade é que o ciclista ele tem uma linguagem muito pertinente que é a linguagem dos olhos, então a gente precisa estar próximo do motorista que haja esse calor humano e ao mesmo tempo tem que estar protegido do mau motorista então a gente precisa desenvolver esse plano juntos porque ninguém melhor do que o ciclista para saber quais são as necessidades do ciclista. O ciclista é pedestre, então ele também sabe como lidar com pedestre e no plano do Beto Bloch, do Herman e do Leo, a ciclofaixa é central, que nos permite pelo uso das rotatórias, interagir com os motoristas. Eu gostaria que isso fosse novamente considerado para que pudesse ter um verdadeiro teor porque esse diálogo não pode estar afastado. É necessário que nós estejamos, não o mais próximo possível, mas por exemplo na Suíça, a avenida principal é toda nivelada e separada por um canteiro de flores. O meu sonho é que Búzios pudesse ser assim. Ao invés de canteiros de obras e gelos baianos e etc., que a gente pudesse ter um canteiro de flores e por aí circular. Acho que a gente pode caminhar por esse aspecto porque quem escolheu Búzios para viver tem uma mentalidade diferenciada. Acho que a gente pode aproveitar disso para desenvolver uma humanização do transporte e da mobilidade. E o que me preocupa também

é a questão não só das tarifas do transporte público, mas da licitação do transporte público. Como que essa metodologia desse desenvolvimento desse Plano Diretor Ciclovitário vai ser implantada e em relação ao transporte público? Essas são as minhas considerações que eu gostaria que tivesse constado para a gente, que até véspera do verão num plano emergencial nos sentamos lá na Secretaria de Urbanismo para discutir a possibilidade de transformar esse trecho do posto do Ceceu e dos mercados Princesa para a gente conseguir implantar uma nova mentalidade nos comerciantes, mas em virtude da urgência do momento não foi possível implantar. Queria que a gente não deixasse para o próximo verão para repensar essas ações para que a gente possa realmente garantir, como o Sergio coloca, esses trechos que são por demais arriscados, que a gente tem como ciclista como pontuá-los junto com a Secretaria e traçar um plano de metas imediatas. E agradecer não só pelo trabalho de vocês, mas pelo trabalho que vem sendo desenvolvido há muitos anos aqui na Prefeitura e que finalmente eu senti que agora sim, nessa 3ª Audiência a gente conseguiu conjugar melhor.

Eduardo Leal: Primeiro eu quero agradecer. Como eu disse, é sempre bom quando o trabalho vai avançando e as coisas vão confluindo e a gente vai começando a entender melhor, quando todo mundo vai chegando a um consenso. Isso é muito difícil. É um trabalho árduo, mas eu fico feliz que a gente está conseguindo atingir isso. Quanto aos detalhamentos de projeto de ciclovia, ciclorrotas, etc., acho que estamos de acordo num geral que não há necessidade de se segregar o ciclista - exceto em casos especiais que é necessário -, não parece ser o caso de Búzios, mas esse detalhamento deve ser feito nos projetos que nós estamos chamando de requalificação. Esse é o momento! Acho que todos concordam que a voz do ciclista é fundamental e deve ser ouvida.

Pergunta: Vi que na sua apresentação um dos tópicos das iniciativas primárias, você dividiu em iniciativas primárias que seriam executadas de imediato acinco anos. Na etapa 1 está logo ali no topo a licitação de transporte público. Eu queria saber se a FGV vai assessorar a prefeitura na formatação da licitação das exigências ou o trabalho de vocês se limita a elencar que ela seria uma das primeiras etapas?

Eduardo Leal: No Plano de Mobilidade é elencar. Se a prefeitura assim quiser, nós temos bastante experiência em formatação, desde o início até a licitação, inclusive o acompanhamento legal nessa parte de licitação. Fizemos isso já no estado do Rio, Espírito Santo, em outras cidades.

P: Mas nesse plano, no escopo de trabalho de vocês não estaria incluído?

Eduardo Leal: Não, é só elencar.

P: Porque eu vejo isso como primordial uma vez que vai ser a nossa próxima discussão depois desse Plano de Mobilidade, seria a licitação de transporte público. E como o Hernan falou, o transporte poderia ser público e não privado, acho que existem várias formas de parcerias

público-privadas, mas isso não está no escopo de vocês?

Eduardo Leal: Não, mas teríamos o maior prazer de poder ajudar.

P: Porque seria muito interessante que se tivesse isso ou fosse pra câmara já com várias formatações, a gente consegue amarrar isso muito melhor e ter um transporte da nossa necessidade. Com isso mais amarrado, existem possibilidades, por exemplo, que a gente não falou aqui, mas diante de tantas necessidades urgentes que a gente tem: transporte público elétrico, transporte público movido a nitrogênio, fazer uma parceria com uma empresa tipo Mitsubishi. Búzios é uma cidade que tem olhos do mundo inteiro, então tem esse apelo. Isso faz a gente discutir e motiva a sociedade em participar, o que é muito bonito! Além de eficiente; acho que tem que acontecer isso. E quando a gente coloca isso pautado, quando a gente escreve, não tem como fugir. Ou talvez em uma daquelas exigências do transporte público que a gente falou, como em ter o lugar da prancha, o lugar da bicicleta... tem que ter um transporte limpo também.

Eduardo Leal: É um balanço difícil de saber até onde se deve colocar numa lei uma obrigatoriedade, as definições, porque o que parece pra gente indiscutível hoje, daqui a 5 anos pode mudar! Então a gente sempre fica em dúvida até que ponto deve-se amarrar perfeitamente, até que ponto a gente deve deixar flexível. Nada aqui impede: o fato de não terem sido feitas essas exigências não significa que na licitação não possa ser feita. Essas aqui são diretrizes que a gente entende como as mínimas a serem cumpridas. Agora, num estudo mais aprofundado, se (a população só quiser) trabalhar com energia limpa isso vai ser avaliado, vai ver qual o custo envolvido, porque isso tem reflexo na tarifa final e nos impostos, no tesouro da prefeitura... Enfim, é um assunto que vai ser levado adiante. Infelizmente se a gente for tratar nesse Plano de Mobilidade o detalhamento que cada questão dessas merece, a gente não iria terminar nunca. É melhor ter um documento que sirva como diretriz; essa é a ideia.

(Nicole)

P: Eu sou guia de turismo e tenho feito um trabalho em parceria com a Elizabete e a Amanda com relação à conectividade de nossas trilhas, que está previsto no artigo 83 do Plano Diretor. E eu não tive a oportunidade de ver nenhum mapa relacionado a essa conectividade não só das servidões como de todo o entorno da nossa costa. Acho que faz parte da mobilidade urbana eu poder passar da Praia da Ferradurinha até a Praia da Ferradura a pé ou de bicicleta se eu quiser e não ter uma entrada de um condomínio que me impede a passagem livre de acesso. Como isso não está contemplado e a gente teve a oportunidade de estar conversando sobre isso no plano apresentado pelo Beto na Câmara Municipal, eu queria ver de que maneira a gente poderia ter essas áreas contempladas no Plano de Mobilidade já que elas fazem parte de um parque que faz parte da cidade, que corta a cidade em alguns eixos. Por exemplo, no trecho Manguinhos-Tartaruga existe uma trilha. Ela não foi colocada aí como sendo mais um acesso. Eu como pedestre, como ciclista, como guia, como turismóloga, entendendo que nós estamos em 70.000 m² que existe inclusive um filme, que é o "Vien avec

moi”, dizendo que é possível a gente fazer um trajeto a pé por toda a Península, porque ela não estar contemplada no Plano de Mobilidade Urbana? Isso eu acho que é um pecado a gente não colocar esses trechos. Até porque a gente perde inclusive para a especulação imobiliária, que a gente percebe fazendo esse trabalho de ponto a ponto, que essas áreas estão sendo invadidas, estão sofrendo incêndio criminoso, todo o aspecto de beleza que a gente poderia estar aproveitando de uma praia a outra estamos perdendo na via principal, porque as pessoas só usam o carro. Não é estimulado, a Prefeitura inclusive colocou propagandas de trilhas, mas não temos sinalização das trilhas, a pessoa fica totalmente perdida. Então eu gostaria de estar vendo isso também.

Eduardo Leal: Eu diria que está contemplado, mas não está no nível de detalhamento que você gostaria certamente. Como eu disse, a gente tem que colocar fronteiras, até que ponto a gente vai. No caso de trilhas, nós vamos apresentar no relatório algumas manchas locais principais que não vão cobrir todos os aspectos. A gente tem conhecimento do trabalho do Alberto Bloch, nunca escondemos aqui que achamos um trabalho muito bem feito e que é um bom ponto de partida para se discutir as trilhas e faz parte das medidas propostas que as trilhas sejam sinalizadas e aproveitadas. Nós não estamos detalhando quais são as trilhas. Aliás, como as ciclovias também não. Nós só mostramos o eixo estrutural das ciclovias e transferimos o problema para o Plano Diretor Cicloviário porque merece uma discussão maior. No âmbito do Plano de Mobilidade seria difícil nós atendermos à todas as peculiaridades das trilhas. Então nós entendemos que era suficiente dizer que isso tem que ser estudado, que é importante. Como você mesma frisou, o trabalho do Alberto Bloch, Leo Kotake e do Hernan Katz, a gente respeita muito o trabalho deles e de toda a equipe da prefeitura de Búzios. Já tem ali alguns mapas que é um bom pontapé inicial para se discutir trilhas e verificar como deve ser feita essa sinalização.

P: Eu não vi a contemplação do prazo ali. Isso me preocupa um pouco porque essas áreas estão sendo invadidas ultimamente e de forma mais intensa, todo mundo sabe que esse plano vai impedir que isso aconteça no futuro.

Eduardo Leal: Na etapa 2 do que a gente chamou de “curto prazo”, de que em até 5 anos ocorra a integração do circuito de trilhas ao sistema viário: exatamente ver as trilhas como parte do sistema viário e não como uma via isolada. Nós colocamos como medidas de curto prazo, que devem ser atendidas em até 5 anos. Quando a gente vai ver, tudo é prioritário! Mas a gente tem que escolher o que vai ser feito primeiro. O ideal é que tudo fosse feito ao mesmo tempo, o Plano de Mobilidade não proíbe que isso seja feito, mas está sugerindo um plano de ação.

Secretário Humberto Alves: Sou obrigado a fazer algumas considerações antes de passar a palavra ao Vereador Henrique. Eu acho que essa angústia e até esse descrédito até que o Renato colocou, é um exercício que a gente tem que ir vencendo aos poucos. E aplicando isso no dia a dia da gestão. O que a gente está falando da aplicação do futuro Plano de Mobilidade é a garantia de uma gestão eficiente que vai atingir esses pontos. Quando o Messias menciona

o Plano Diretor no qual no dia a dia nós aplicamos na nossa secretaria na medida em que observamos os projetos de licença, avançamos na implementação das áreas de especial interesse ambiental, social e cultural, como estamos fazendo aqui na Rasa com a proposta do Beto a criação do Parque das Águas, juntando com Praia Gorda, a questão das trilhas levantadas pela Nicole. Na medida que eu analiso o parcelamento como o da Gemaco ou da área atrás da Madeireira Ita ou na área atrás do DPO. Na hora que eu analiso isso eu estou observando não só as diretrizes do Plano Diretor, mas também as diretrizes estabelecidas pelo corpo técnico, pelo conhecimento do Beto, do Leo, da minha equipe de licenciamento, acho que a incredulidade, a grande preocupação é se isso tudo vai ser eficaz a partir de apenas uma gestão. Tudo isso que está apontado no futuro Plano de Mobilidade e no Plano Diretor tem que ser cobrado da atual gestão e das futuras gestões! Esse olhar tem que ser diferenciado para evitar equívocos como, por exemplo, a aprovação do condomínio instalado no campo de pouso, que é uma área fundamental para garantir a continuidade e consolidar a via alternativa. Então, acho que isso tem que ser entendido pela sociedade civil. E também deve cobrar a implementação de uma gestão eficaz. Nós estamos nos desdobrando com o pouco de estrutura para aplicar esses conceitos. Isso é importante ser feito e observando o plano diretor, como o Messias bem colocou.

(Vereador Henrique)

P: Eu queria deixar uma preocupação aqui. Eu vejo a população que vai ser diretamente atingida, população de Cem Braças, de José Gonçalves, da Rasa. E principalmente os presidentes das associações de moradores não estarem participando diretamente desta discussão. Eu não tenho dúvidas de quando isso chegar à Câmara, a gente vai ter um problema sério. Porque quando se fala por exemplo da licitação de transporte público a gente sabe que a gente vive numa cidade que é movida pelas vans, hoje é dominada pelas vans. E a gente está acostumado na Câmara, infelizmente alguns setores da população só aparecem na Câmara quando é algo que atinge sua própria cada camada da sociedade. Se o governo mexe com camelô, no outro dia a Câmara lota de camelô achando que os vereadores vão resolver o problema deles. Fala-se de transporte alternativo; a mesma coisa. Eu vejo um pouco distante a sociedade de modo geral, a falta da participação da nata da população nessa discussão do Plano Diretor. Desculpem-me, eu tenho esse entendimento, posso até estar equivocado, mas acho que aqui hoje os presidentes de associações deveriam ter mais presença nessas discussões porque assim levaria para os bairros o que está acontecendo e o que vem a acontecer. Daqui a pouco, eu não tenho dúvidas, nós temos um prazo para aprovar, é importante para a cidade aprovar o Plano de Mobilidade Urbana, mas deixo aqui essa observação que é de suma importância. E não tenho dúvidas que também vou fomentar isso na Câmara, falar também com os vereadores, vou convocar a sociedade de modo geral também, para conhecer realmente esse projeto. Não tenho dúvidas de que a Câmara vai aprovar, mas quero deixar claro que toda sociedade vai ser chamada para tomar ciência desse projeto que é de suma importância para a cidade.

Secretário Humberto Alves: Houve algumas consultas públicas, algumas câmaras temáticas com os presidentes de algumas associações também, isso é importante que se deixe

registrado. Claro que na Câmara vai estar aberta a discussão, é importantíssimo que se dê esse embate.

Secretária Maria Alice Passeri: A sua preocupação é absolutamente pertinente. Mas queria lembrar que houve reuniões com os presidentes das associações no hotel Rio Búzios e nas consultas públicas, a Fundação obviamente coordenou, nós focamos principalmente nesses bairros que você mencionou. Isso tudo está disponível lá no site. Você vai ver que inclusive disponibilizamos a avaliação final da consulta pública. Houve 1100 consultas públicas, atingindo esses bairros que você está falando também. Foi feito na península e também no continente.

(Alberto Bloch)

P: Vejo que todos reconhecem que houve um esforço muito grande por parte da FGV no sentido de buscar mais convergências inclusive a ponto de reproduzirem parte do nosso trabalho sobre vários temas, os caminhos entre bairros, pedestres e tudo. Vejo com bons olhos essa parte da convergência e vejo com alguma preocupação com algumas das divergências que são essenciais ao plano viraram áreas meio nebulosas nessa apresentação. Na segunda audiência elas eram claramente divergentes ao nosso ponto de vista, e agora elas perderam definição. No sentido de convergir eu entendi, mas por um lado ficou um espaço vago, que permite qualquer coisa. Os dois pontos essenciais desse vazio estão no desenho dos percursos do transporte público. Isso é uma divergência estrutural do desenho de vocês da 2ª Audiência que parece que continua a persistir. Porque a nossa ideia é de que no bairro de Geribá, no bairro de Manguinhos, que a mobilidade acontece muito por capilaridade, o centro não é o único objetivo das pessoas que se deslocam na cidade. Ele está sendo supervalorizado o percurso de fora da península para o centro. Quando o bairro de Geribá, agora com o Porto da Barra, e Manguinhos são bairros que são a tendência de evolução da cidade, inclusive para a atividade turística. Então eu acho que o desenho radial, essas duas estradas radiais, seja de penetração de automóveis como do transporte público, sem a conectividade que a gente deixou claro no transporte público que a gente desenhou, por mais que possa haver modificações essa é a estrutura do nosso plano para o transporte público, é essencial. Esses eixos radiais na verdade eles são uma simplificação da nossa necessidade de deslocamento. A gente está transformando a nossa perspectiva da cidade de que todo mundo quer se deslocar para o centro sempre.

Eduardo Leal: Evidentemente foram feitas pesquisas, consulta pública, pesquisas diretas, etc., e você vê que os deslocamentos são principalmente nesse eixo. O que não quer dizer que tenha que ir diretamente para o centro, nem que se deseje que isso seja assim eternamente. Mas esse eixo que vai principalmente da Rasa até o centro, é sem dúvida o mais demandado. A linha de desejo gritantemente maior da cidade. Entendemos que o transporte público deve ter uma abrangência tal que na medida do possível todo mundo esteja a uma distância a pé do ponto de ônibus. Pode ter uma exceção aqui ou ali, mas isso é fundamental. Se você faz uma linha de ônibus muito tortuosa, em que você fique indo de um lado pro outro, por exemplo,

o tempo de transporte e com isso você prejudica aquelas pessoas que tem viagens mais longas, embora facilite talvez aquelas que vão fazer as viagens transversais na península. Viagens que, diga-se de passagem, podem ser feitas a pé ou de bicicleta, que é a prioridade. Evidentemente que na licitação você pode chegar a um nível de detalhamento maior. Por exemplo, vamos imaginar que no futuro uma determinada ligação, vamos dizer Porto da Barra até uma ponta de Geribá, tenha uma relevância tal que justifique que se tenha uma ligação. Ela certamente deverá ser de pequeno porte, uma van ou um veículo desse tipo e que fique circulando. Como existem em vários lugares, até mesmo no Rio de Janeiro, que são atendidos por veículos de porte menor. Então evidentemente que não estamos avessos a essa ideia, o que nós entendemos é que é fundamental que existam linhas estruturantes de transporte e isso aqui que estamos propondo para Búzios não inventamos isso, isso é praticado no mundo inteiro.

P: Eu continuo discordando no seguinte aspecto: a pessoa que está indo para a Ferradura hoje ou para dentro do bairro de Geribá ela vai ter a necessidade de parar e andar sempre. A conectividade entre o eixo praias e o eixo principal permite uma multiplicidade e a evolução desses bairros onde já tem pousadas, quer dizer, a qualificação da cidade para os moradores desses bairros – que são os bairros mais densos a não ser a Rasa e a periferia – que vão ser atendidos de uma forma menos eficientes com menos alternativas. Você sai de dentro de Geribá você vai ter que fazer um percurso a pé, como você está sugerindo, e a ideia dos alimentadores como vans. Isso realmente é uma discussão que realmente não caberia aqui, mas a gente já discutiu isso intensamente, a gente teve uma consultoria e assessoria nesse trabalho de uma das empresas mais conceituadas em transporte público inclusive, que a gente trabalhou junto nesse desenho e ficou muito claro que essa era a melhor opção. Eu vejo que esse desenho radial atende muito mais ao interesse do concessionário de ter uma facilidade na sua operação do que ao usuário.

Eduardo Leal: Não dá para se concordar com tudo.

P: Isso tem a ver com a quantificação exata dos usuários de transporte pra você fazer essa equação, depende de qualidade do serviço, de uma viabilidade financeira e do atendimento. Outra coisa, que é importante em termos da sequencia dessas ações do próprio plano: acho que existe um vácuo entre esse Plano de Mobilidade e o desenho, a cidade vai acontecer ao longo do tempo é a preocupação dos vereadores e das pessoas que acham que a gente está com um Plano Diretor que não se viabiliza e mais um Plano de Mobilidade. A viabilização depende de estrutura dentro da prefeitura, na verdade, ou de terceirizações ou contratações: não tá colocado aqui um plano básico viário, de ruas, e que quando você fala em qualificação você tem que ter esse Plano Cicloviário. Tinha que fazer parte desse Plano porque a largura da calçada depende se vai ser uma ciclovia, uma ciclofaixa ou uma faixa compartilhada em determinadas ruas e as obras elas são demandadas o tempo todo pela população e vão acontecendo. Quando a gente trabalhou o Plano de Mobilidade, trabalhamos 2008, 2009 e em 2010 ele estava concluído já com essa estrutura que vocês estão apresentando, dois anos antes da lei que exigiu e que deu três anos. A gente está em

2015 agora, quer dizer, a gente tinha um Plano de Mobilidade cinco anos atrás com as definições que vocês elencaram aqui, não tem grandes novidades. Não estou reclamando de vocês! Estou reclamando da nossa gestão, na verdade. Na nossa gestão, cada vez que vai se fazer uma rua se discute de novo: “vai ser ciclovia?”, “vai passar por onde a calçada?”; na verdade isso tem que estar no Plano Cicloviário, ele é pra ontem, é imediato mesmo. Porque é isso que vai dar condições de que cada rua que se faça a gente vai alcançar no final a cidade que a gente quer. Vocês se esforçaram para convergir ao máximo para dar por encerrada essa etapa, e me preocupa como a gente vai levar adiante esse processo. Porque eu não estou vendo na estrutura da prefeitura, na maneira de funcionar nem na maneira de pensar quais são os próximos passos; essa estrutura é essencial. A gente tem que saber o que vai acontecer em cada rua da cidade. A gente não precisa do desenho geométrico de cada rua, mas a lógica de cada rua, se vai ser mão pra um lado ou para o outro, ou duas mãos, saber se a via é ciclovia, ciclofaixa ou faixa compartilhada e a largura possível da calçada, cada rua já tem um desenho básico que é possível ser feito a partir de amanhã, a partir de 2010 já poderia ter sido feito se a gente não estivesse patinando com essa questão da mobilidade até hoje. Bom, acho que vou parar aqui, acho que esse assunto vai continuar acontecendo porque não acaba aqui hoje.

Eduardo Leal: Vou comentar aqui o final e aproveitar para agradecer o Bloch, que sempre tem coisas interessantes e muito instigantes que evidentemente contribui para que a gente chegasse a um ponto maior de convergência, porque a ideia é essa. Só para dar uma conclusão porque a gente já falou e eu já falei exaustivamente: a pretensão da Fundação Getúlio Vargas não é ser dona do Plano de Mobilidade! Já diz o nosso contrato: “apoio à elaboração do Plano de Mobilidade”. O Plano de Mobilidade é da cidade. É nosso dever aproveitar os trabalhos que já existem, não só os trabalhos da Prefeitura, mas também o trabalho desenvolvido pelo Índio da Costa, outros projetos existentes em outros lugares, e é um trabalho que a gente tem que juntar isso tudo, ver o que funciona e o que não funciona, colocar as nossas ideias, e dar um embasamento técnico que seja irrefutável em termos de formalidade e que sirva efetivamente como um instrumento que possa ser apresentado, inclusive para atender exigência para financiamentos futuros.

P: *Eu acho que há um vácuo entre o aprofundamento muito pequeno do Plano de Mobilidade e o design encomendado ao Índio da Costa, esse vácuo que é um problema porque a gente vai chegar a uma sofisticação de detalhe sem o desenho básico das ruas. Estou apontando essa preocupação para o Humberto, enfim, para as pessoas que querem ajudar a orientar na evolução da cidade. A gente não pode achar que o problema urbano é um problema estético. Então a gente está pulando de um plano muito genérico, que nem dá linhas gerais como desenho do transporte, a Bento Ribeiro Dantas, outra área nebulosa. Vocês falaram agora da rotatória do Ceceu, as rotatórias na Bento Ribeiro Dantas tinham sido desrecomendadas na audiência última audiência.*

Eduardo Leal: Só complementando, nós fomos muito claros aqui, se você não reduzir o tráfego ela não vai funcionar.

P: *O processo da licitação do transporte público com uma grande conectividade a meu ver*

vai ajudar a reduzir o tráfego. A gente não vai reduzir o tráfego para depois fazer as rotatórias, a gente pode fazer uma ou duas em determinados lugares, quer dizer existe uma maneira de andar que precisa de um acompanhamento de gestão. Precisa de apostas, de pessoas que acreditam em uma proposta ou não. E que quem tá terceirizado não vai conseguir resolver isso. A gente está terceirizando e esperando do Índio da Costa – que é um especialista em design – soluções para as ruas da cidade, que não foram dadas aqui ainda e que não tem condições dele dar. Então acho que falta até um entendimento do que são as necessidades da cidade por parte da gestão. Estou falando aqui para nós mesmos, a discussão interna tem que acontecer. Para a gente evoluir desse impasse que a gente se encontra.

Eduardo Leal: Só para concluir, evidentemente que aqui a gente fez uma audiência a gente tenta passar uma ideia geral do que pode. Há uma profundidade maior nas análises principalmente na Bento Ribeiro Dantas, a luz do tráfego, se a solução vai funcionar ou não, várias coisas que foram propostas no projeto conceitual do Índio da Costa e que nós estamos sugerindo mudanças: o próprio Trevo do Ceceu no projeto Índio da Costa não é uma rotatória, mas a gente entende que esse é um desejo da cidade e isso é uma boa solução, contanto que haja redução do volume de veículos. E no nosso relatório da última etapa que fala das proposições, que ainda não está disponibilizado no site, mas estará, esses assuntos são discutidos com um pouco mais de detalhe e vai estar disponibilizado para toda a população.

Secretário Humberto Alves: Obrigado pela presença de todos, consideramos encerrada a terceira audiência pública. E qualquer dúvida, estamos à disposição na Secretaria de Planejamento, Projetos e Desenvolvimento Urbano.