

## 005ª AUDIÊNCIA PÚBLICA 04SET2012

**Pauta:** Obras de passagem de nível

**O SR. MESTRE DE CERIMÔNIAS (Ricardo Faertes):** (19h25min) Estão abertos os trabalhos da presente Audiência Pública. Senhoras e senhores, boa-noite. Farei a leitura do Edital (Lê): “Audiência Pública com o objetivo de debater as obras da passagem de nível entre a 3ª Perimetral (Av. Dom Pedro II) e a Av. Cristóvão Colombo. O Presidente da Câmara Municipal de Porto Alegre, no uso de suas atribuições legais, comunica à comunidade porto-alegrense a realização de Audiência Pública, dia 04/09/2012, às 19 horas, no Centro de Eventos do CIEE-RS, localizado na Av. Dom Pedro II, nº 861, térreo, com o objetivo de debater a obra acima referida. Gabinete da Presidência, 16 de agosto de 2012. Vereador Mauro Zacher, Presidente.”

Convidamos para compor a Mesa: Ver.<sup>a</sup> Fernanda Melchionna; Sr. Vanderlei Cappellari; representante da Empresa Pública de Transporte e Circulação – EPTC; Sra. Camila dos Passos, representante da Procuradoria-Geral do Município; Sr. Gustavo Fontana, representante da Secretaria Municipal do Meio Ambiente – SMAM; Sr. Carlos Fernando Simões Filho, Diretor Técnico da Secretaria Municipal de Coordenação Política e Governança Local; Sr. Rafael Amaral Pires, representante da Secretaria Municipal da Fazenda; Sr. Adriano Borges Gularte, Secretário Municipal de Obras e Viação, representando o Sr. Prefeito Municipal de Porto Alegre; Sr. Vendelino Gnewuch, Presidente da Associação de Moradores do Bairro Higienópolis; Sr. Manfredo Gilberto Caye, representante dos moradores afetados; Sr. Jorge Mello, representante da Secretaria de Gestão e Acompanhamento Estratégico; Arquiteto Osório Queiroz Júnior, Presidente da Associação de Moradores do Bairro Bela Vista; Sr. Beto Rigotti, representante da Associação de Moradores da Cristóvão Colombo; e o Ver. Carlos Todeschini. Prestigiam esta Audiência Pública o Sr. José Zago, representante do Sindicato das Empresas de Turismo do Estado do Rio Grande do Sul; representantes de demais órgãos públicos e entidades ambientais; moradores de bairros; associações comunitárias; e acadêmicos do curso de Direito da PUC. Citamos, ainda, o Sr. João Corrêa, Presidente da Associação de Moradores da Auxiliadora.

Convidamos para fazer uso da palavra o Sr. Presidente da Câmara Municipal de Porto Alegre e Presidente desta Audiência Pública, Ver. Mauro Zacher.

**O SR. PRESIDENTE (Mauro Zacher):** Boa noite a todos, muito obrigado pela presença dos senhores e das senhoras, esta é mais uma Audiência Pública que a nossa Câmara Municipal tem realizado, por diversos motivos, evidente que todos de interesse da Cidade quando há conflitos e questões que precisam ser esclarecidos, tanto por parte do Executivo, como por parte do Legislativo. A Câmara também tem usado esse instrumento para possibilitar a participação da sociedade, das comunidades; neste sentido ela tem tido grande êxito, tem realizado diversas audiências por diferentes regiões da Cidade, no sentido de utilizar este instrumento de diálogo permanente com a nossa Cidade.

Hoje estamos realizando esta Audiência Pública, a pedido da Associação dos Moradores da Bela Vista – Amobela, através do Osório e também do representante dos moradores da Av. Cristóvão Colombo, Sr. Manfredo. Também se incorporaram ao pedido desta Audiência Pública – devido à grande ansiedade e à falta de informações – a Associação do bairro Higienópolis, representada pelo Presidente em exercício, Sr. Vendelino, pois o seu Presidente, Sérgio Panasuk, está licenciado; a Associação Cristóvão Colombo, representada pelo seu Presidente, Beto Rigotti. Quero saudar também os meus colegas Vereadores, Fernanda Melchionna e Ver. Carlos Todeschini, que estão compondo a Mesa.

Nós vamos sugerir, para as senhoras e os senhores, que nós possamos iniciar a nossa Audiência Pública com o Executivo, que realizou o Projeto; depois, podemos oferecer a participação à comunidade. Para isso está aqui o nosso Assessor Legislativo, Sandro, para realizar as inscrições daqueles que gostariam de se manifestar. Regimentalmente, nós podemos inscrever dez pessoas, com direito a um pronunciamento pelo tempo de cinco minutos. Havendo mais inscrições, consultarei o plenário para decidirmos de diminuiremos o tempo das manifestações ou permitiremos apenas dez pessoas inscritas. Regimentalmente são apenas dez inscrições, mas podemos ampliar, se o Plenário por assim decidir.

Bom, para que nós possamos dar continuidade, sem delongas, eu quero convidar, de imediato, a Arquiteta Carla Meinecke. Eu quero citar a presença do Sr. Adriano Borges Gularte, Secretário Municipal de Obras e Viação, e do Sr. Vanderlei Cappellari, Diretor-Presidente da Empresa Pública de Transportes e Circulação. Em nome de vocês, eu

saúdo todas as autoridades do Governo, que estão representando as Secretarias, prestigiando e dando a importância necessária para esta reunião de hoje à noite.

Também eu queria agradecer ao CIEE, através do seu Presidente, que nos cedeu o espaço para que pudéssemos fazer esta Audiência Pública. Ao longo de nossa reunião, nós vamos citando aqui outras instituições. Eu vejo aqui o Kruse, do Sindilojas, muito obrigado pela sua presença, também aqui como morador da Rua Carlos Von Konseritz. Este Vereador também é morador da redondeza, na Rua Gen. Couto de Magalhães. Então estou aqui em duas situações: como Presidente e como morador do bairro.

A Sra. Carla Meinecke está com a palavra.

**A SRA. CARLA MEINECKE:** Boa noite a todos, sou arquiteta da EPTC, funcionária do Quadro, trabalho há dez anos com Engenharia de Tráfego. Atualmente, sou Gerente de Planejamento de Trânsito.

(Procede-se à apresentação em PowerPoint.)

**A SRA. CARLA MEINECKE:** Então, a ideia inicial é falar um pouco de mobilidade, iniciar o assunto pela mobilidade geral da Cidade e chegar no ponto específico, que é a obra da Av. Cristóvão. Quando se pensa em mobilidade, tem que se imaginar que a mobilidade é uma visão sistêmica, é uma rede sistêmica. A Cidade funciona dentro do equilíbrio de todos os modais. E é assim que se planeja a Cidade, a curto, médio e longo prazo. Então, dentro do planejamento de visão de sistema, mobilidade tem o perfil estratégico, tático e operacional.

Como é que nós trabalhamos em Porto Alegre? Ter todas as vias e todos os gargalos de trânsito e problemas viários diagnosticados, não só em relação à fluidez, mas também em relação à segurança viária. Em Porto Alegre, temos diagnosticado todas as entradas e saídas de adeso, de cargas, de pessoas, de pedestres. Em cima disso, faz-se o planejamento de mobilidade para a Cidade. Vocês estão vendo ali uma casa com uma bolinha – são os principais pontos de conflitos. Nós temos problemas e soluções para encaminhar.

Então, dentro das ações estratégicas comentadas, dessa visão sistêmica, a importância do equilíbrio entre todos os modais. A mobilidade não é só para carro, é para transporte

coletivo, é para o pedestre, é para carga, e para o ciclista. Então, o grande desafio da mobilidade é equilibrar todos os interesses da Cidade.

Nas ações estratégicas de grande porte, como é que nós trabalhamos isso?! A definição dos grandes projetos estruturais, vinculados a grandes financiamentos, e também os gravames e alargamentos vinculados a pólos geradores. Dentro das questões táticas e operacionais, o que trabalhamos? O nosso dia a dia, as rotinas, todas as questões de segurança viária de planejamento para redução de acidentes: colocação pardais, lombadas, semáforos, tudo que é necessário para a Cidade funcionar melhor e ter a redução de acidentes. Então isso faz parte do tático e do operacional. Junto com isso, também, a importância de educação para o trânsito. São mais de mil alunos atendidos neste ano, num trabalho constante e permanente de educação, de orientação e respeito à questão de circulação e mobilidade.

Aqui temos exemplos da questão do controle. Neste mapa, que é o mesmo anterior, temos toda a rede semafórica colocada. O que acontece com a rede semafórica? Ela não funciona isolada, ela é um sistema. Então, mexendo no tempo de um semáforo, por exemplo, mexe em vários outros, simultaneamente. Então, isso exemplifica o por quê da necessidade do equilíbrio necessário na questão de circulação.

Aqui tem um dado interessante: uma rede, tudo que está em amarelo ali – os semáforos todos estão interligados. Temos algumas questões a colocar. O semáforo resolve muito bem a situação, num cruzamento de até 50 a 60 mil veículos. Acima disso, não existe mais situação de controle, nem de gerenciamento de tráfego – aí são necessários um obra ou alargamento. Esta é uma vista da nossa sala de monitoramento. Hoje nós temos em torno de 1.027 semáforos, conjuntos semafóricos na Cidade, e 97% deles estão controlados diretamente em nossa central. O que significa isso? Que nós conseguimos interferir ou operar os tempos de semáforos direto na nossa central. Com isso se ganha ou se elimina a ociosidade ao longo do dia. Então, é a EPTC, a Prefeitura, se preparando com tecnologia para enfrentar as questões de mobilidade e a pressão.

Entramos direto na obras viárias da Copa. Porto Alegre foi a Cidade que mais encaminhou obras no PAC – Mobilidade. Não são obras de alargamento só para carros; todas as obras que foram encaminhadas e aprovadas têm um financiamento em cima do transporte coletivo e da rede cicloviária. Então, estão todas ali elencadas, e essas dez

grandes obras, incluindo os BRTs, vão fazer toda a flexibilização e a atualização do sistema de transporte.

Dentro das diretrizes do Projeto viário. É bom ressaltar que todos eles obedecem estritamente ao que está elencado no Plano Diretor de Porto Alegre, respeitam os gravames definidos pelo Plano Diretor e aprovados pelo Legislativo, sempre trabalham com a mobilidade integrada ao transporte coletivo. Então, nenhuma obra viária é dissociada do transporte coletivo e da rede integrada, que nós falamos no início, prevendo a segurança de pedestres e também as ciclovias. Sempre, nos projetos que foram trabalhados, tentou-se reduzir ao máximo os impactos de interferências nas regiões lindeiras.

Estamos detalhando um pouquinho mais as obras da Perimetral, que é o eixo Norte/Sul, especialmente importante, praticamente divide a Cidade ao meio, faz a ligação Norte/Sul, é estrutural para a Cidade e capilariza uma série de outras funções comerciais, sociais e residenciais, ao longo de todo o seu eixo. Então, por isso é importante ela estar bem ambientada e bem trabalhada – nós colocamos ali os principais pontos, os volumes de veículos ao longo do dia. A contagem que nós temos é das 7h até às 20h. Pelo volume apresentado ali, não existe mais solução por meio dos semáforos. Todos os cruzamentos já têm semáforos hoje – eles estão (Ininteligível.), no mínimo, durante seis horas por dia, não só nos horários de pico, mas de manhã, logo depois do almoço e, especialmente no pico da tarde. Então, são sequências de condicionamento que os semáforos, mesmo ajustados, mesmo controlados pela sala, não conseguem resolver a demanda. Quer dizer que explodiu a capacidade daquele ponto. Aí só realmente o alargamento e algum tipo de obra mais inteligente para dar vazão.

Bom, então, vamos à trincheira da R. Dom Pedro II e Av. Cristóvão Colombo. Ela segue exatamente o gravame do Plano Diretor. Esse gravame definiu essas diretrizes de ampliação da malha viária, justamente para dar suporte a toda a expansão prevista pela Cidade – expansão em altura, em construção –, que estamos acompanhando ao longo do tempo. Então, essa é a transcrição do (Ininteligível.) do PDDUA em que aparecem a Av. Cristóvão Colombo e o gravame de 30 metros. Aqui embaixo, aparece a Av. Plínio Brasil Milano, Perimetral e, logo depois, um pouquinho à esquerda a Rua Carlos Von Konseritz, com os gravames previstos no Plano Diretor. Ali mostra algumas informações de dados de veículos. Então, nós temos, naquela contagem que nós falamos da 7h da manhã às

20h da noite, 84 mil veículos nesse cruzamento. Com essa quantidade de veículos eu não consigo mais administrar por semáforo, ou seja, os carros ficam parados, dois, três tempos de semáforo até conseguirem arrancar. Em uma situação de alicive é pior ainda, porque os carros ficam acelerando na subida, então, nós temos uma piora na qualidade do ar, uma série de outros entraves, ruído, poluição sonora, etc. Aparecem também detalhados os percentuais de conversão e de todos os movimentos, para vocês terem uma ideia do panorama da circulação nessa região. Há detalhes do Projeto que prevê esse alargamento, a partir da Rua Honório Silveira Dias, utilizando o gravame de 30 metros. Está sendo prevista uma pista com duas faixas de 3,40 metros cada uma; temos um canteiro central, uma mureta que separa, de 60 centímetros; as alças que dão acesso, de 5,5 metros; e passeios de 2 metros. Então, com essas dimensões, está respeitado o gravame previsto no Plano Diretor.

Também trouxemos algumas informações em relação aos desvios, que foram previstos, envolvendo exatamente as ruas adjacentes à obra, a Rua Gen. Couto de Magalhães e a Rua Marques do Pombal, que serão utilizadas para desvio. O sistema construtivo é parecido com o da Rua Anita Garibaldi, pretende interferir o mínimo possível na Perimetral, com fechamentos apenas parciais, ou seja, estamos garantindo a circulação na Perimetral para interferir o menos possível no Bairro. Então, esse é, mais ou menos, o esquema do desvio apresentado. Depois podemos detalhar mais também.

Aí uma ideia de como ficaria: a trincheira é uma obra limpa; na realidade, ela é plana. A grande solução dos problemas se dará em nível do subsolo, mantém-se em cima – há estações na Perimetral bem próximas. Mantêm-se as travessias de pedestres com botoeira para atender à circulação de pedestres em segurança, que é uma das funções do órgão gestor, atender toda a demanda. Garante-se, então, a fluidez e a solução limpa da proposta.

Da nossa parte é um panorama geral; depois, a gente pode detalhar mais. Eu acho que o Rafael pode dar alguma informação sobre a questão dos imóveis.

(Manifestação fora do microfone. Inaudível.)

**O SR. PRESIDENTE (Mauro Zacher):** O.k. Mas nós vamos abrir, depois, para as perguntas.

**A SRA CARLA MEINECKE:** Todos os projetos da Engenharia de Tráfego, até para colocação de um semáforo, seja um semáforo de pedestres, ou lombada física ou lombada eletrônica, que saem da EPTC, têm estudo técnico. No caso de semáforos são feitas contagens de veículos e de pedestres, totalizados a cada 15 minutos, ficando o registro do dia e do horário para conferência. Nós temos um histórico de mais de dez anos de contagem em todos os cruzamentos de Porto Alegre. Por ali a gente acompanha inclusive a migração interna que acontece. A demanda maior é em direção à Zona Sul, a (ininteligível.), a Zona Norte. A gente acompanha tudo por essas contagens.

(Manifestação fora do microfone. Inaudível.)

**A SRA CARLA MEINECKE:** Temos todas as contagens em todos os pontos.

**O SR. PRESIDENTE (Mauro Zacher):** Depois o senhor poderá se manifestar, e as perguntas serão todas respondidas.

O Sr. Rafael Amaral Pires está com a palavra.

**O SR. RAFAEL AMARAL PIRES:** Boa noite a todos, eu sou engenheiro da Secretaria Municipal da Fazenda, da Assessoria de Aquisições de Imóveis, que é uma área que existe há 15 anos, desde o advento da obra da 3ª Perimetral, eu trabalho lá desde essa época, e, a partir da 3ª Perimetral, essa Assessoria fez todas as desapropriações de obras viárias e outras obras em que o Município necessitou de imóveis, de desapropriações. A gente trabalha em conjunto com a Procuradoria-Geral do Município.

(Procede-se à apresentação em PowerPoint.)

**O SR. RAFAEL AMARAL PIRES:** Esse *slide*, naquela linha tracejada rosa, é o Plano Diretor; em verde, é o projeto viário da passagem de nível na Av. Cristóvão Colombo; aquela (ininteligível) azul indica os imóveis que são atingidos. A ideia é demonstrar com esse *slide* que a grande maioria dos imóveis atingidos tem atingido apenas terreno, recuo

de jardim. Na verdade, edificações, nós temos duas que são atingidas, as duas esquinas com a Av. Dom Pedro II.

Essa é uma foto do Google, que permite que a gente visualize, na quadra sentido Centro-Bairro, o lado par: os imóveis, então, atingidos são somente recuo de jardim. E pelo outro lado, o lado ímpar, no sentido Centro-Bairro, também são atingidos recuos de jardins, com exceção do imóvel na esquina da Av. Dom Pedro, que, sim, é parcialmente atingido. Então, terá provavelmente uma reforma se o proprietário assim o desejar.

Então, aqui, novamente o Projeto, já no outro lado da Av. Dom Pedro II, (ininteligível.) ao projeto, que é atingido; tem o prédio da Bellenzier Pneus, atingido pelo alargamento – novamente, o proprietário, se assim o desejar, será ressarcido de forma que permita a reforma do imóvel e dos demais imóveis atingidos até nos recuos de jardim; aqui temos de novo o Google, onde podemos ver, então, no lado par, no sentido Centro-Bairro, o prédio que eu mencionei, que é atingido, na esquina; a Droga Raia é um prédio recente, ele já foi construído obedecendo o recuo do gravame do Plano Diretor, ou seja, a área que ele perde é área de estacionamento, que já estava previsto; temos, então, os vizinhos, atingidos apenas em recuo de jardim também; aqui, é o outro lado, o lado ímpar: a Droga Raia tem aquelas vagas que serão perdidas, e os vizinhos novamente atingidos com o recuo de jardim; aqui é o projeto da última quadra, depois da Rua Honório Silveira Dias, que é atingido apenas do lado ímpar, o lado par não é atingido, e aquela pontinha, lá na esquina da Rua Honório Silveira Dias, já era... No ano de 2000, a Av. Cristóvão Colombo teve um alargamento, e esse imóvel foi atingido naquela época, então, na verdade, ele tem uma ação judicial de desapropriação que está em andamento desde aquela época, e o Município não teve a emissão de posse dessa área até hoje. Então, entre aspas, ele é novamente atingido. Agora vai ser solicitada urgência nessa ação para que ele seja liberado.

(Manifestação fora do microfone. Inaudível.)

**O SR. RAFAEL AMARAL PIRES:** O Poder Judiciário não foi nosso parceiro.

O que eu tinha que colocar era isso. São em torno de 20 imóveis atingidos. A Assessoria de Aquisições Especiais de Imóveis da Fazenda teve contato ou convidou a grande maioria dos proprietários atingidos por essa obra a comparecer na Assessoria e receber

todas as (ininteligível). A desapropriação é amplamente regida por lei, então, o Município paga o valor de mercado avaliado do imóvel, em dinheiro, tanto pelo terreno como pela benfeitoria; a benfeitoria é sempre paga em dinheiro, quanto ao terreno, a pessoa tem outras possibilidades, como uma transferência de potencial construtivo, a famosa permuta por índice. (Ininteligível.) uma lei de incentivo a essa permuta. A permuta é regulada pelo Plano Diretor, na regra geral, mas está sendo aprovada, ou deverá ser aprovada, uma lei, está em discussão na Câmara, que dá incentivo a essa permuta. Isso facilita para o Poder Executivo e beneficia o proprietário do imóvel a desapropriar. O que eu tinha para colocar era isso. Obrigado.

**O SR. PRESIDENTE (Mauro Zacher):** Eu consulto se o Governo ou mais alguma Secretaria vai se pronunciar? (Pausa.) Bom, então eu consulto se os requerentes, nas pessoas do Sr. Manfredo e do Sr. Osório, usarão a palavra. (Pausa.)

Bom, então, passamos às inscrições. Prestigiam esta Audiência Pública o Sílvio, da Associação dos Moradores do Bairro São João; o Henrique, da Associação dos Amigos do Bairro Jardim Botânico; a ex-Vereadora e jornalista Mônica Leal; a Ivone Feijó, representando a ONG Aporta.

Nós temos, por enquanto, sete inscrições, que serão intercaladas com os Vereadores aqui presentes, se assim decidirem se manifestar. O primeiro inscrito é o Sr. João Corrêa, presidente da Associação dos Moradores Auxiliadora.

**O SR. JOÃO CORRÊA:** Boa noite a todos, cumprimento a Mesa, o Presidente da Câmara, os Vereadores e Secretários presentes, os líderes comunitários, meus colegas, a Associação dos Moradores Auxiliadora – gostaria de fazer um breve histórico para situar um pouco o contexto da Associação e o por que da presença dela aqui –, é uma Associação que foi fundada em (ininteligível), foi desativada na década de 90 e foi reativada a partir de 2008, por uma série de questões envolvendo o bairro, em especial a questão do Conduto Álvaro Chaves. A partir dessa mobilização de reativação da AMA, nós participamos ativamente de uma série de questões relacionadas à qualidade de vida, ao bom convívio dos moradores, comerciantes, enfim, estamos presentes em discussões importantes, inclusive representando como primeiro suplente na gestão passada do Conselho Municipal de Desenvolvimento Urbano e Ambiental, além de uma participação

importante no Fórum de Entidades, quando da discussão da revisão do Plano Diretor. Nós, hoje, somos uma entidade que temos reuniões mensais – não realizamos reuniões nesse período de eleições justamente para que não tenhamos que recusar pedidos de janelas de Vereadores para se manifestarem, então preferimos não realizar as reuniões – e estamos hoje atingindo um número de mais de quatro mil moradores em rede, num bairro que têm mais de dez mil moradores. Então, nós temos uma presença importante virtual e presencial, as reuniões são realizadas na Paróquia Auxiliadora, e, para quem quiser saber mais, moradores aqui do Bairro que ainda não sabem, não conhecem, podem mandar um e-mail para o [bairroauxiliadora@gmail.com](mailto:bairroauxiliadora@gmail.com).

Com relação especificamente a esta discussão que diz respeito às obras nas Avenidas Cristóvão Colombo e Plínio Brasil Milano, nós temos uma posição a respeito, inclusive já a manifestamos ao Secretário Adriano, no sentido de que deveria ter sido trazida à comunidade essa discussão com mais tempo para que se tivesse conhecimento dos impactos que elas fossem causar aos moradores e ao Bairro de uma maneira geral. Então, essa crítica já foi feita, não passou pelo Conselho Municipal de Desenvolvimento Urbano, e nós achamos que é importantíssimo, neste processo, que a comunidade não seja a última a saber o que vai estar acontecendo na sua rua, no seu bairro. Então, esse processo foi bastante debatido na Associação e foram levadas ao conhecimento essas críticas sobre esse aspecto. Porém, nós, do bairro Auxiliadora, como representantes dos moradores que integram a Associação, não estamos contra o processo e as obras das Avenidas Cristóvão Colombo e Plínio Brasil Milano. Nós acreditamos que essas obras, no contexto e nas características que elas apresentam para as características daquelas vias, são obras que são e serão importantes para a mobilidade urbana. Então, em relação a essa questão, nós deixamos a crítica pelo fato de não ter sido trazida há mais tempo para a discussão da comunidade, mas, por outro lado, sabemos que essas obras terão um impacto importante e positivo para aquela Região, então, os moradores ligados à Associação não são contrários a essa obra. Era isso o que eu tinha a dizer.

**O SR. PRESIDENTE (Mauro Zacher):** Obrigado, João. Eu só quero reforçar aos alunos aqui presentes que vocês podem retirar o atestado com o nosso Diretor Legislativo Luís Afonso para comprovar presença na Universidade.

O Sr. Erni Henrique Moura está com a palavra.

**O SR. ERNI HENRIQUE MOURA:** Boa noite a todos e a todas, serei breve, rápido e objetivo. Eu gostaria de fazer um apelo para que a Prefeitura, ao contratar a empresa que vai realizar a obra, use os meios que existem na Lei nº 8.666, de forma a contratar uma empresa grande, uma empresa poderosa, uma empresa que faça essa obra rapidamente, sem nenhuma interrupção, de preferência. Esse é o apelo inicial que eu queria fazer.

Mas o que me trouxe aqui é uma coisa que eu vi há algum tempo e que vejo confirmada hoje – falei até com o Secretário Cappellari há pouco, ele não me disse que seja diferente do que eu previa: os pedestres terão que atravessar de um lado para o outro lado da 3ª Perimetral (ininteligível) com o tráfego de veículos que há naquela avenida. Isso é lamentável, nota zero para vocês. Existe uma solução fácil para aquilo ali: um túnel para pedestres de cada lado, que atravessasse por debaixo da 3ª Perimetral.

(Manifestação fora do microfone. Inaudível.)

**O SR. ERNI HENRIQUE MOURA:** Pois é, a assistente já comenta um problema para isso. Eu morei em Brasília, e, lá, embaixo do eixão, existem esses túneis, eles são péssimos mesmo, mas, lá, o eixão tem mais de cem metros de largura. Aqui, seria possível fazer esse túnel em três etapas, em três partes, pelo menos. Então, para vocês visualizarem: um túnel sairia da esquina da Av. Cristóvão Colombo com a 3ª Perimetral, no lado Centro-Bairro, por exemplo, e iria até atravessar três pistas de automóveis. E ele já teria uma abertura onde é a parada de ônibus do corredor. Então, acho que seriam poucos metros. Não haveria o problema que há em Brasília, onde são dezenas de metros, é escuro e o povo faz lá tudo o que não deve. Depois, o próximo trecho seria, de novo, a largura da faixa em que os veículos circulam, que são três pistas, e sairia lá na (ininteligível). A mesma coisa do outro lado. E até poderia haver uma passarela no teto da trincheira, se a altura permitisse, para chegar de uma estação, ou parada de ônibus do corredor que tem lá, até a outra. Pelo amor de Deus, isso aí é pouca coisa numa obra dessas. E se o povo planejador não previu que faça um esforço agora. Isso é o mínimo. Vão fazer uma obra que não é barata, os veículos vão parar lá de novo, vão continuar parando, e o pedestre vai ter que ficar apertando num botão, esperando até que a sinaleira dê sinal de vida e feche o tráfego na 3ª Perimetral? Pessoal, tem solução para

isso. Se alguém tiver uma solução melhor, ótimo, agora, a solução proposta está abaixo da crítica. Eu acho lamentável que quem planejou uma coisa cara assim – tem tantos profissionais lá, como se viu na apresentação antes –, nos apresente uma solução como essa. Eu vou criticar, já estou criticando, que isso não tenha sido feito durante a obra. Eu tinha um imóvel ali perto e sabia que durante a obra da 3ª Perimetral, que foi construída entre 2.000 e 2.007, já teria que ser feito isso; teria sido muito mais barato, mas não foi feito, lamentavelmente. Então, vamos fazer uma passagem para pedestres ali. Uma obra dessas vai continuar interrompendo o trânsito.

E já que o Cappellari está aqui, vamos dizer, de público, para ele: aquilo lá é uma pista de arrancada para motoqueiros ricos nos sábados pela manhã, ao anoitecer. EPTC, dê um jeito, mostre para que veio, senão teremos que aplaudir um... E eu não aplaudo a proposta de um candidato a Prefeito que está aí dizendo que ele vai extinguir a EPTC por causa das multas. Por causa disso, eu não extinguiria a EPTC, eu até queria que a EPTC multasse mais, mas eu a extinguiria pela sua incapacidade de atacar um motoqueiro rico. A EPTC tem os seus agentes, lá, mas não tem força para atacar os motoqueiros ricos, não tem poder para isso. A gente, falando com os agentes, fica sabendo disso. Por isso, a EPTC deveria mostrar a que veio, multando mais os errados e não os que andam corretamente e que respeitam as normas. Muito obrigado. (Palmas.)

**O SR. PRESIDENTE (Mauro Zacher):** O Ver. Carlos Todeschini esta com a palavra.

**O SR. CARLOS TODESCHINI:** Boa noite, senhoras e senhores, cumprimento a todos pela participação; o nosso Presidente, Ver. Mauro Zacher; a Ver.<sup>a</sup> Fernanda Melchionna; em nome do Cappellari, também cumprimento todos os agentes do Governo; e, cumprimentando o Sr. Manfredo, saúdo a comunidade. Esta é uma Audiência Pública da Câmara de Vereadores, e ela é muito importante porque as obras do Programa da Copa são obras que vêm a partir da abertura de um espaço de programas para a melhoria da infraestrutura nas cidades, com o diferencial de que elas não têm impostos, elas custam menos, têm uma redução de 35% no custo. Todas as obras de infraestrutura que tivessem projeto poderiam ser incluídas nesse Programa. Portanto, isso é uma questão de preparação e de iniciativa do Governo Municipal, o que foi feito. No entanto, há uma série de questionamentos, e é para isso que esta Audiência serve, e aqui dá para ver pela

representatividade, pelo número de presentes, a importância que isso tem, Secretário Cappellari. Aí vêm algumas questões, por exemplo: foi falado aqui, pela Engenheira Carla, da EPTC, como reduzir ao mínimo os impactos da obra (Ininteligível.). Agora, por que isso não foi discutido com a comunidade? Tem um problema muito sério nisso. Porque antes de apresentar o projeto, antes de anunciar, de encaminhar a licitação tinha que ter sido feita essa discussão, sim, com a comunidade. Há questionamentos muito grandes porque o problema não é só na Av. Cristóvão Colombo ou só... Nós temos gargalos e a Cidade está caminhando para a inviabilidade. Então, a primeira pergunta que fica: será que a obra não está apenas transferindo para a esquina seguinte o congestionamento? Para essas questões, nós precisamos de respostas muito claras, porque vai ter um impacto muito grande, mas as obras, me parece, foram escolhidas da seguinte forma: essa, essa e essa vamos ter que fazer porque tem o Programa de Incentivo da Copa, sem levar em conta o aprofundamento maior, um estudo, uma análise mais apurada. Há um dado importante aqui, são 84 mil carros que cruzam aí, das 7h da manhã às 19h da noite. Mas isso está praticamente em toda a Cidade, em todos os lugares, está tudo congestionado, isso não é culpa desse ou daquele Governo, é em função das circunstâncias de a gente ter uma cultura fundada no automóvel, fundada no transporte individual. Essas questões têm que ser examinadas com mais profundidade. Quando se faz uma obra que tem impacto – e aqui quem é da Prefeitura sabe muito bem –, deve ter uma Audiência Pública de licenciamento ambiental. E isso não foi feito, inclusive nós fizemos juntos, eu ajudei, participamos, foi encaminhado há dois meses, Cappellari, um pedido de Audiência Pública para o Secretário da SMAM, que tem obrigação de encaminhar, ele não tem o direito de escolher se vale ou não vale a pena, se é interessante ou não é interessante. Está previsto no Sisnama – Sistema Nacional do Meio Ambiente – a obrigatoriedade de Audiência Pública que discuta todos os impactos e que adote todas as medidas para mitigar esses impactos, negociado com a comunidade. Isso não foi feito, e, quando nós questionamos, a SMAM, o superintendente respondeu o seguinte: nós estamos examinando se cabe. Não, não cabe à SMAM examinar se cabe, ela tem a obrigação porque faz parte do Sisnama, e essa é uma Audiência Pública de licenciamento prevista no sistema, que tem que ser realizada, porque senão a obra não pode sair até que essa Audiência aconteça. Então, quero usar essa Audiência aqui para pedir a Audiência para a SMAM – que até agora não se mexeu. Muito obrigado.

**O SR. PRESIDENTE (Mauro Zacher):** O Sr. Henrique, engenheiro civil, está com a palavra.

**O SR. HENRIQUE:** Boa-noite a todos. Com a licença da Mesa, gostaria de, em primeiro lugar, dizer o seguinte: quem passa aqui na Perimetral, diariamente, como eu passo, vê os problemas que ocorrem aqui para dificultar o trânsito. São os carros-fortes dos bancos que ficam até em fila dupla, e não tem um “azulzinho” multando; são táxis nos hotéis que também param em fila dupla, e não tem um “azulzinho” multando. Isso é o que causa o transtorno maior no nosso tráfego. Os bancos tinham a obrigação de fazer nichos para o carro-forte chegar lá. Quem liberou esses bancos? A SMIC liberou os bancos para se instalarem nessa avenida sem ter essas garantias de estacionamento. Os hotéis – em que o próprio guarda chama o táxi na segunda pista para entrar um passageiro – não têm estacionamento para os seus veículos. Quero também dizer que mais uma vez nós estamos em uma Audiência em que os representantes do Município não dizem nada. Saber que a obra é ali, saber que precisa, saber que não precisa, isso é do conhecimento de muitos, mas não explicam. Quando ele fala em 84 mil veículos, dá três veículos por segundo. Já não era tão absurdo se não fosse a sinaleira. Se a sinaleira não existisse, o veículo fluía. Se o carro-forte não estivesse ali, o veículo fluía. Então, o que se vê mais uma vez ... E eu venho engolindo isso já há alguns anos, desde a Câmara, quando fomos lá lutar pelo Plano Diretor de Porto Alegre e levamos uma resposta da maioria conivente com o Governo de que nós não sabíamos nada, que o Plano do Fogaça seria aprovado 100%, como foi. Um Plano que, quando foi enviado à Câmara, tinha tanto erro que foi devolvido. E quando voltou para a Câmara, voltou excluindo artigos que ele citava num outro, citando esse arquivo que ele excluiu. Era um Plano sem planejamento! Foi feito porque a lei obrigava ir para a Câmara. E assim mesmo perdemos lá. E continuamos vendo sem planejamento essas prefeituras, já de longa data. Eu perguntei quantos carros passavam na Anita e na Cristóvão durante o horário de pico, porque quando eu chego na Anita ou na Cristóvão, os carros estão parados na sinaleira. São duas, três quadras de congestionamento, o resto flui tranquilamente. Então, o problema é a sinaleira.

Outra coisa, eu ia pedir para passar uns eslaides, mas nem vou porque não vai dar tempo, eu ia mostrar aos senhores que a passagem na Cristóvão e na Anita vai levar o

trânsito para ruas que não estão preparadas para isso. E para fazer o contorno para voltar para a Perimetral vai ter que ter outra sinaleira, para esses carros entrarem na Perimetral. Quer dizer, nós vamos transferir a sinaleira que está dando passagem por uma outra que vai dar chegada na Perimetral. Não tem sentido esse planejamento!

Outra coisa que a gente nota é o seguinte: o pior congestionamento desta avenida aqui é na Ipiranga; não se faz obra, não se faz viaduto. Os guris que vão para a PUC ficam horas dentro do carro porque não tem mobilidade ali. Isso não se fala, não é da Copa. É um absurdo isso! Por exemplo, essa passagem que fizeram na 24 de Outubro. Por que é que não fizeram mais larga, com mais pista? Não, estrangularam pelo custo. Por que é que não fizeram o rebaixamento da Anita quando fizeram a Perimetral, já deixando uma possibilidade da obra futura? Não fizeram porque não tinham planejamento. A mesma coisa vale para a Cristóvão Colombo: não tem planejamento!

Eu vim aqui ouvir. Eu tinha esperança de chegar aqui e ouvir dados que me convencessem de que a travessia era importante. Mas eu não vi nenhum dado, como não vi na reunião da Anita. Portanto, o tempo vai se esvaindo e eu não quero tomar mais tempo, eu pergunto só o seguinte: foi estudada, nesse planejamento do Município, a influência que tem o futuro viaduto da Plínio Brasil Milano nesses dois outros viadutos? Porque nós temos condições da Anita de fazer chegada na Cristóvão, e temos condições da Anita fazer chegada na 24 de Outubro, e passar pela passagem de nível da 24 de Outubro ou pela passagem de nível da Plínio Brasil Milano.

O que se vê, senhores, é falta total de planejamento! Nós queremos ocupar orlas com edifícios de cem metros, queremos ocupar o Estaleiro Só, queremos ocupar o morro da FASE. Não veem que lá é parque público? Por que isso não se vê? Porque o dinheiro está em primeiro lugar. Na Audiência da Anita levaram um engenheiro lá que era da firma empreiteira. Já sabia que ia ganhar a licitação, porque ele tinha um método próprio para a execução do serviço. Obrigado e desculpe. (Palmas.)

**O SR. PRESIDENTE (Mauro Zacher):** Obrigado, Sr. Henrique. A próxima a se pronunciar é a Sra. Tânia Faillace.

**A SRA. TÂNIA JAMARDO FAILLACE:** A gente já está nessas discussões há muitíssimo tempo. Inclusive eu pertenço ao Fórum Regional de Planejamento Urbano da Região 1, e

nós entramos no ano passado com um projeto para começar a se fazer um estudo estratégico da mobilidade urbana. Não é um abrir aqui, um abrir ali que a gente não sabe depois como é que elas vão se articular, mas é destino, origem, curso, para onde vão as pessoas, trajetos. Nós não temos nenhuma resposta. Só no mês passado, três vezes convocamos a EPTC para ir na RPU e apresentar o estudo, mesmo que fosse inicial, de mobilidade urbana, mas para toda a Cidade. Não apareceram e mandaram o tal de Plano Cicloviário que não tinha nem desenho nem planta, portanto não serve para nada. Aproveito que o Secretário está aí para dizer que a EPTC tem que se explicar, inclusive explicar outras coisas, porque não faz fiscalização. É mentira que fazem fiscalização. Inclusive já me foi dito no Conselho Municipal de Planejamento Urbano que não vai haver pressão, não vai haver guincho, não vai haver multa para o pessoal que estaciona nas calçadas, como está ficando comum em Porto Alegre. Eu tenho isso em frente da minha casa. Então, tem que deixar dois metros para pedestres no mínimo. A engenheira ali falou de passeios com dois metros. Passeios com dois metros são insuficientes porque esses dois metros são apenas para os pedestres sem considerar o mobiliário urbano, os postes, orelhões, árvores, etc. e tal. Esse passeio é ridículo! Isso pode ser para uma cidade histórica, mas, em Porto Alegre, um passeio de dois metros não passa nem cadeirantes! Isso é um absurdo! Volta para a prancheta e desenha tudo de novo. (Palmas.)

A outra coisa é a seguinte: o problema de trânsito em Porto Alegre não é estrutural, é problema de engenharia de trânsito, problema de disciplina, e a questão mais simples do mundo é proibir o estacionamento na rua. Nós temos ruas de qualquer largura, até de sete metros de largura, e sem estacionamento dos dois lados! Isso é brincadeira, gente! E tem a área azul! Para que a área azul? É para tirar o dinheirinho? Pois tirem das multas! Proíbe tudo e vai tirando das multas o dinheirinho porque a área azul abre precedente para estacionar aonde der na cabeça. Nós perdemos uma pista e meia com estacionamento na rua. Quando estivemos na Audiência da Anita, a engenheira e a arquiteta Carla passaram um vídeo que mostrava a 3ª Perimetral, na Av. Carlos Gomes. Não havia problemas de trânsito. Só tinha nas laterais porque o corredor de ônibus está mal localizado; fazer corredor de ônibus nas laterais junto às calçadas é muito mais seguro para o usuário e deixa o resto da avenida com muito lugar, gente. Então, é questão de engenharia de trânsito. Agora, por que não fazem enquete nas ruas com o usuário, por que não reúnem os motoristas profissionais e não os donos de empresa, mas

os motoristas de ônibus, táxis e de lotação que conhecem esta Cidade muito melhor do que os “azuizinhos”? Eu já vi “azulzinho” jogando xadrez nas calçadas ao invés de ir até lá e multar! ...

**O SR. PRESIDENTE (Mauro Zacher):** Sra. Tânia, para concluir.

**A SRA. TÂNIA FAILLACE:** A questão é de engenharia de trânsito. Temos a necessidade de fazer obras milionárias, dinheiro tirado de outras coisas mais importantes. A questão é que a Prefeitura de Porto Alegre está muito prepotente e muito autoritária. Nós temos que voltar para a democracia participativa. (Palmas.)

**O SR. PRESIDENTE (Mauro Zacher):** Obrigado. Seguindo a regra de intercalar a participação dos inscritos da comunidade e dos Vereadores, passo a palavra à Ver.<sup>a</sup> Fernanda Melchionna.

**A SRA. FERNANDA MELCHIONNA:** Boa noite a todos e a todas, em primeiro lugar, gostaria de cumprimentar a organização da comunidade na pessoa do Manfredo, do Percival e de tantos outros que assinaram o Requerimento para que a Câmara fizesse esta Audiência Pública porque infelizmente as comunidades de Porto Alegre têm que se mobilizar para garantir e conhecer os projetos que atinjam os seus bairros. Foi assim o caso do projeto, e, pasmem, passava por cima do Centro Cenotécnico, um centro dos artistas da nossa Cidade reconhecido internacionalmente que, graças à mobilização dos nossos artistas, conquistaram um ótimo local. Foi assim no caso da Anita, e eu quero citar esse caso para vocês porque me parece uma mobilização muito parecida com a que nós estamos vendo hoje aqui sobre a questão da trincheira da Cristóvão. Primeiro, porque obviamente o projeto não foi discutido com a comunidade; segundo, porque era mais uma das obras que seria apresentada como um milagre para resolver os problemas viários e, na verdade, fica claro, para aqueles que moram na região e conhecem um pouco de engenharia de trânsito, que engarrafa em outras vias logo adiante. Ou seja, uma obra de mais de dez milhões que leva nada a lugar algum, onerando os cofres públicos, atacando a população que sobrevive durante o período de obras, inclusive com impactos ambientais. Terceiro, é um adendo, e eu gostaria de dizer para vocês com relação ao

gravame. Mais uma vez, foi dito que é o gravame do Plano Diretor. O Plano Diretor, gente, muito bem trazido pelo Reich aqui, nós lutamos muito por uma série de emendas, inclusive, em muitas, fomos derrotados, mas Plano Diretor traz uma diretriz; não significa que tem que ser a trincheira da Cristóvão, como quer a EPTC, ou não o túnel, que o... (Ininteligível.) trouxe para nós. O projeto, a forma não está definida pelo Plano Diretor. Então, essa política do fato consumado que está previsto na lei e, portanto, tem que ser assim não é verdadeira. Isso é importante ser colocado para a comunidade, porque tudo pode ser discutido numa cidade, e quem conhece a realidade do bairro é realmente quem mora e quem trafega por esses bairros. Digo isso porque as obras da Anita estavam previstas para começar dia 28 de junho, e a mobilização, parecida com a que vocês estão trazendo hoje aqui, fez com que o projeto fosse suspenso, e a gente começasse a fazer um debate sobre a questão dos impactos ambientais, sobre a questão da obra e, até hoje, nós estamos esperando que a Secretaria de Meio Ambiente chame uma audiência para apresentar o número de árvores que vão ser derrubadas, por que derrubar essas árvores, sendo que, no caso da obra da Anita, engarrafa logo na Daudt.

Em terceiro lugar, a Tânia colocou uma coisa muito importante: calçadas. Eu estava medindo ali quando eles estavam falando. Gente, dois metros são dois passos! Outra coisa: recuo de jardim. Parece uma bobagem, mas recuo de jardim é fundamental para que a Cidade consiga harmonizar as construções, o concreto, entre aspas, o asfalto, com o meio ambiente, para escoar água em caso de chuva, e para que a gente possa garantir a harmonia entre a natureza, os jardins, o cidadão, os prédios e o futuro da nossa Cidade. Só que nós vemos uma lógica justamente inversa, uma lógica de permitir espigões na Cidade, mudando regime urbanístico através de projetos especiais, que, muitas vezes, não deixam contrapartidas para a cidade de Porto Alegre. Nós vemos uma lógica que é a privatização da orla do Guaíba para permitir que as grandes empreiteiras lucrem milhões de reais à revelia dos interesses da grande maioria da população, que quer andar numa orla pública – revitalizada, é verdade, mas de todos os porto-alegrenses. Nós vemos uma lógica que quer aproveitar esta onda da Copa e colocar projetos que pouco acrescentam a nossa Cidade. E mais: mesmo que nós... E nós podemos discutir, evidentemente tem vias que têm que ser discutidas, ampliadas, etc., mas, em primeiro lugar, discutidas. Essa lógica de não consultar Conselho Municipal de Desenvolvimento Urbano Ambiental, de não ouvir associação de moradores, de não ouvir os fóruns sindicais tem sido recorrente.

Que tipo de Cidade a gente quer construir em que os cidadãos da Cidade não podem opinar sobre ela? Essa não é a Cidade eu quero construir. (Palmas.)

**O SR. PRESIDENTE (Mauro Zacher):** Obrigado, Ver.<sup>a</sup> Fernanda Melchionna.

O Sr. Sérgio Panasuk, Presidente da Associação do Bairro Higienópolis, está com a palavra.

**O SR. SÉRGIO PANASUK:** Em primeiro lugar, eu quero cumprimentar o... (Ininteligível.) ...por ter nos dado a possibilidade desta reunião, que acho que é muito importante, e aqui dentro do bairro Higienópolis. Para nós é uma grande satisfação. Acertamos, na nossa reunião, que é feita todas as segundas segundas-feiras de cada mês, aqui no Colégio Pastor Dohms, que também nos cede o espaço... Quero agradecer também esta iniciativa do nosso Presidente, companheiro e morador aqui do Bairro, o Mauro Zacher, que tem sempre nos ajudado, sempre tem colaborado com a gente, é muito importante para nós termos um Vereador aqui dentro do bairro. Ele nos ajuda sempre, está sempre colaborando.

Eu vejo aqui que algumas coisas são colocadas parece que com raiva. Acho que não é assim, gente. Eu não estou aqui com a procuração do Cappellari para defendê-los de maneira nenhuma, mas o que eu quero dizer é que o Cappellari, que é morador aqui do nosso Bairro, atendeu todas as solicitações que o Bairro fez até agora, ele nos atendeu gentilmente. E ele sempre nos deu retorno das reuniões que nós fizemos com ele. Então, o que eu quero dizer? Houve aqui um problema na Carlos Von Koseritz, o fluxo ali não estava se desenvolvendo muito bem. Nós conversamos com o Cappellari: “E, aí, Cappellari, o que vamos fazer?” Ele nos ajudou no sentido de o que fazer. Conseguimos com ele, através da EPTC – talvez não seja o assunto, mas é bom esclarecer para o pessoal saber –, descongestionar aquela parte da Koseritz que entra para a Américo Vespúcio, hoje com três pistas. Conversamos com o Cappellari, e ele nos colocou esta situação: tem três pistas agora, antes não dava para entrar quase na Américo Vespúcio pela Koseritz, porque o pessoal estacionava os carros até a esquina da Koseritz, do lado direito de quem entra da Koseritz para a Américo Vespúcio. Então, gente, são coisas que vão se fazendo em Porto Alegre, eu sei que tem a boa vontade, eu sei que o Cappellari, mais a EPTC, têm uma iniciativa de que Porto Alegre precisa ter as obras, me desculpem,

mas Porto Alegre tem que avançar, Porto Alegre é uma cidade que tem muito carro. Então, se há tranqueira aqui, tranqueira ali, eu acho que os viadutos, essas coisas todas que estão sendo programadas são interessantes.

E digo mais: essa entrada do T2 na Perimetral foi um pedido aqui da Associação do Bairro Higienópolis que o Cappellari viu com bons olhos, e isso representou um ganho muito bom aqui dentro do Bairro. Isso os mais jovens talvez não saibam. Então, eu acho assim: eu fico muito satisfeito de, hoje à noite, dentro de uma ética que eu, com a minha Associação, resolvemos... Eu, como sou candidato, resolvi passar para o nosso tesoureiro o comando da Associação. Então, eu agradeço de coração a todos que estão presentes. E vou convidar aqueles que quiserem participar das reuniões do bairro Higienópolis, porque aqui dentro está se resolvendo, hoje à noite, um problema que parece gravíssimo para a população. Então, gente, estão convidados a participar aqui da nossa Associação do Bairro Higienópolis, porque só com pessoas, só com público é que nós podemos resolver muitos casos. Agradeço de coração e um abraço para todos. (Palmas.)

**O SR. PRESIDENTE (Mauro Zacher):** Obrigado, Sérgio.

O próximo inscrito para falar é o Sr. Jorge Maurício Basler, engenheiro civil.

**O SR. JORGE MAURÍCIO BASLER:** Boa noite a todos, sou engenheiro civil e trabalho já há algum tempo nesta área de consultoria. Na realidade, a intenção de participar desta Audiência foi obter respostas da parte técnica, mais especificamente da parte técnica. Não tenho nenhum outro motivo se não ter respostas. Eu gostaria de ter respostas da parte do Executivo, da Prefeitura, para alguns questionamentos que eu gostaria de fazer. Acho que esses questionamentos, inclusive, são de interesse da própria sociedade. Até agora, não me veio em lugar nenhum quem foi o autor do projeto, não sei quem foi. A Prefeitura não pode, eu quero saber o autor, pessoa física, quero ver a ART, por exemplo, de um projeto desses. Tenho algumas dúvidas, com base na experiência que a gente tem nessa área, de como foram feitos os estudos que chegaram a esta solução geométrica do projeto. Foi informado que, em 2000, já foi feito um alargamento da Av. Cristóvão Colombo, provavelmente para adequar o gabarito da Cristóvão Colombo com a construção da Perimetral. Pois bem, pelo que a gente viu na apresentação feita pela Eng.<sup>a</sup> Carla – e ninguém comentou absolutamente nada –, quando foi feito o alargamento

da Cristóvão Colombo, ele ocorreu apenas para um lado, o que é óbvio, ninguém ia alargar para os dois lados e ter problema de desapropriação. Pois agora nós temos uma situação ímpar, única de recolocar o eixo da Cristóvão no seu local. E não está sendo contemplado isso, ninguém falou nada sobre esse assunto.

Quais foram os parâmetros utilizados para que se dimensionasse geometricamente a Cristóvão Colombo? Talvez tenha, mas, pelo menos aqui, não foi mencionado nada. Foram mencionadas por outro participante também algumas necessidades de estudos que existem que não foram mencionados. Com a construção de um viaduto na Plínio, qual a repercussão que ocorre nas duas travessias, Cristóvão Colombo e Anita Garibaldi? Eu sou um usuário da Cristóvão Colombo. Ali na Plínio, quem vem no sentido bairro/centro, opta por usar a Plínio ou a Cristóvão Colombo. Pois bem, naquela posição ali, que deve ter aproximadamente um quilômetro, ou próximo disso, desse cruzamento onde está sendo planejada essa intervenção, ali naquele ponto, eu já fiquei parado no trânsito.

Da minha ótica, eu não sou contra obra, eu quero questionar esta obra, como engenheiro. Acho que a engenharia gaúcha tem condições de fazer um bom trabalho. E eu fico meio triste, inclusive, como engenheiro, quando eu vejo alguns projetos deste nível sem as devidas conclusões e estudos necessários para esse tipo de intervenção civil.

**O SR. PRESIDENTE (Mauro Zacher):** Para concluir.

**O SR. JORGE MAURÍCIO BASLER:** Já? (Pausa.) Bom, eu teria uma série de perguntas que eu gostaria que fossem respondidas. (Pausa.) Bom, infelizmente, é isso.

**O SR. PRESIDENTE (Mauro Zacher):** Não, o senhor pode concluir, vou lhe dar mais 30 segundos.

**O SR. JORGE MAURÍCIO BASLER:** Então, vou concluir. Essa geometria que foi planejada, com largura de 5,5 metros... (Ininteligível.) ...alças para atendimento de um tráfego de conversão à direita de algo em torno de 2%, 5,5 é um gabarito que permite uma faixa de tráfego de acostamento e estacionamento. Nós estamos quase pedindo

para que as pessoas estacionem ali. Cinco e cinquenta, é isso? Não tem como fazer de outra forma. É isso que eu queria questionar. (Palmas.)

**O SR. PRESIDENTE (Mauro Zacher):** Sr. Jorge, o senhor pode fazer o seguinte: o senhor pode oferecer essa pergunta por escrito para, no final, a Engenheira responder. Muito obrigado, Sr. Jorge Maurício Basler, engenheiro civil.

Passo a palavra ao Sr. Osório Queiroz Júnior, Presidente da Amobela — Associação dos Moradores da Bela Vista, um dos requerentes da Audiência Pública.

**O SR. OSÓRIO QUEIROZ JÚNIOR:** Boa noite a todos. Quero cumprimentar a Mesa, as autoridades, os Vereadores, as representações das comunidades. Eu venho de uma experiência bastante similar em relação a uma intervenção urbana proposta pelo Poder Executivo que é a trincheira da Anita. A trincheira da Anita teve um resultado extremamente positivo, ela gerou uma concentração de discussões muito proveitosas para a Cidade. Pessoas que moravam uma ao lado da outra se encontraram, se identificaram e começaram a discutir a Cidade amplamente, não só a questão pontual da trincheira, mas discutir a Cidade que queremos, como a Ver.<sup>a</sup> Fernanda nos falou aqui. Eu acho que isso é importante. As intervenções feitas aqui foram todas, no meu ponto de vista, neste sentido: queremos uma obra desse tipo em Porto Alegre ou queremos alternativas? O que eu quero trazer aqui é a possibilidade de a gente discutir mais profundamente essas intervenções utilizando conceitos de urbanismo bem mais atuais, digamos assim, e até citaria o *traffic calming*, que é um modo de fazer a compartilhamento de vários modais, utilizando bicicleta, possibilitando a circulação de pedestres, melhores condições para circulação das pessoas, transporte coletivo. Então... (Ininteligível.) ... alternativas, e eu acho que o trabalho da EPTC, o projeto que foi apresentado aqui, é de altíssima qualidade, porém está afastado dessas novas tendências que nós estamos todos querendo que Porto Alegre atinja. Por exemplo, foi citado pelo Ver. Todeschini a necessidade do licenciamento do Sisnama – Sistema Nacional do Meio Ambiente. O Sisnama nos traz o conceito de ambiente mais amplo do que a SMAM. Hoje não se trabalha mais com a questão ambiental ligada simplesmente a mudas de árvores, a compensações de plantio de árvores, não! Hoje se trata a questão ambiental como uma questão mais ampla, que envolve condições atmosféricas, paisagem urbana. Não se fala

em paisagem urbana numa trincheira, é horrível! Então nós estamos regredindo, Porto Alegre é uma cidade linda e tem que procurar uma evolução nesse sentido, uma evolução urbanística.

Eu lamento profundamente que não está presente aqui a Secretaria de Planejamento. Eu não entendo isso! E ficamos, digamos assim, criticando a EPTC, e a EPTC faz o seu trabalho com competência, são técnicos altamente competentes, mas não é atribuição da EPTC fazer planejamento urbano. Nós estamos tratando de planejamento urbano, de conceito de cidade, de uma nova proposta para Porto Alegre.

Nesse sentido eu gostaria de encaminhar e fazer uma sugestão: vamos criar um grupo de trabalho integrado por técnicos do Executivo e por membros da comunidade para reexaminar esse processo, para rever esse procedimento, esse projeto, e ver alternativas. Eu acredito que Porto Alegre merece isso, todos nós queremos isso, e é isso o que está se fazendo no mundo inteiro: estão se revitalizando áreas degradadas, estão se revendo projetos de grande impacto, está se evitando esse tipo coisa, está se procurando alternativa de mobilidade urbana. As técnicas sabem perfeitamente disso. Hoje as pessoas querem circular com mais segurança, querem ter um mobiliário urbano condizente, com qualidade. Então, a minha proposta é essa: vamos unir todo esse esforço que está aqui, é impressionante o número de pessoas que estão interessadas no tema. Elas não podem sair daqui simplesmente ouvindo a exposição do projeto, indo para casa e dizendo: “Eles vão fazer isso e eu não tenho nada a dizer!” Não, vamos dar oportunidade para que ocorra isso. Então, esse GT que vamos fazer para o projeto da Rua Anita Garibaldi, acho que é importante que se faça aqui também para a Av. Cristóvão Colombo. Muito obrigado. (Palmas.)

**O SR. PRESIDENTE (Mauro Zacher):** Obrigado, Sr. Osório.

O Sr. Ernani Tum Filho está com a palavra.

**O SR. ERNANI TUM FILHO:** Boa-noite a todos, escutei bastante o pessoal falar sobre a obra, mas ouvi pouco o pessoal falar sobre o impacto durante a obra. A obra é necessária, vai sair – mesmo uns querendo; outros, não –, porque a Prefeitura decretou isso. E em Porto Alegre funciona assim: a Prefeitura vem e faz. E nas reuniões o que acontece? No final das contas, podem-se trocar algumas coisinhas, mas a obra sai. Quem

vive em Porto Alegre sabe que funciona assim. O que dá para se discutir aqui é que essa obra crie o menor impacto possível para a comunidade local, e tentar abrir espaço – e que a Prefeitura escute – para que algumas pequenas modificações possam ser feitas e que serão de grande valia para algumas pessoas que serão profundamente atingidas naquele momento, naquele local. A maioria das pessoas passa por aquele cruzamento, elas não vivem ali. E em Porto Alegre é assim: se não fazem obras, reclamam; e se fazem obras, também reclamam; então, temos que amenizar essa situação. Não há dúvida de que a obra vai sair, hoje, amanhã ou depois de amanhã. Eu sou morador da Rua Luzitana há 22 anos, construí uma casa ali; aguentei, durante três anos e meio, as obras da Perimetral – não foi fácil, gente! Fizeram o binário todo pela Rua Luzitana – porque antes a Rua D. Pedro II subia, a Rua Luzitana descia –, e quando eles terminaram o binário, inverteram para o outro lado, a faixa nova subia e a Rua Luzitana continuava descendo. Foram três anos e meio de loucura! Eu moro no trecho entre a Av. Cristóvão Colombo e a Rua Couto de Magalhães, um dos locais mais atingidos ali. Primeiro, porque aquilo é um baixio natural, ali havia um açude onde os antigos pescavam. Houve muitas rachaduras nos prédios devido o desvio feito na época. E eu queria, agora, perguntar para a Engenheira da EPTC se o desvio vai ser feito pela Rua Luzitana – na minha quadra! E pelos estudos que vocês fizeram, são estudos técnicos, mas vocês não sabem que na minha quadra vai passar todo o trânsito que flui hoje pela Av. Cristóvão Colombo: o trânsito que flui sentido bairro-centro vai descer pela minha rua. O que acontece hoje na Rua Luzitana? Deixe-me explicar, sou morador, entendo aquilo ali, eu moro ali há 22 anos. Hoje o que a Rua Luzitana é? Naquele trecho, a Rua Luzitana é uma bacia de contenção de esgoto. De acordo com o DEP, seis hectares de água, da parte mais alta, onde vai ser feita a parte da trincheira, toda essa água cai na Rua Luzitana. A Rua Luzitana enche de água, e continua enchendo, apesar das obras que o DEP fez. Quando a chuva é mais forte, enche de água e depois começa a escoar aos poucos para os bairros mais baixos. Então, a Rua Luzitana não vai comportar esse desvio de tráfego. Na minha opinião, estudando um pouco mais ali, o desvio mais lógico seria pela Rua Portugal. Eu não estou tirando o problema de o trânsito passar na frente da minha casa, não é isso, já aguentei tanto. O problema é que, quando chove, para o trânsito, e aí nós vamos ter mais um problema. Esses estudos que são feitos nunca levaram em consideração isso, e deveriam perguntar para os moradores: “Escuta, como é que funciona isso aqui?” Simplesmente, pegam a rua

e desviam. Ninguém é contra a obra em Porto Alegre, como eu falei: uns reclamam se não há obras; outros, se há. O que nós temos que fazer é tentar, nessas reuniões, diminuir o impacto dessas obras para as pessoas, porque o planejamento é de um ano. Todo mundo sabe, estão carecas de saber, que não vai levar um ano; vai levar um ano e meio, dois anos, porque funciona assim. Daqui a pouco se descobre alguma coisa, um problema para fazer uma outra vala, qualquer coisa, e a obra acaba atrasando. Agora, vou deixar só uma última pergunta, já que falei dos problemas do DEP. O pessoal da SMOV, onde vai colocar essa água que a vala vai coletar? Essa água vai ser jogada para que lado da Av. Cristóvão Colombo? Vai piorar o problema daquele pessoal que mora ali na Rua Cel. Feijó, na Rua Lusitana e nas adjacências. Muito obrigado. (Palmas.)  
(Não revisado pelo orador)

**O SR. PRESIDENTE (Mauro Zacher):** Obrigado. Infelizmente, tenho de ser rígido no tempo, pois temos vários oradores inscritos.

O Sr. Beto Rigotti, Presidente da Associação Cristóvão Colombo, está com a palavra.

**O SR. BETO RIGOTTI:** Boa noite a todos, peço desculpas por não ir até o parlatório, pois estou me recuperando de uma coisa que não quero para ninguém, mas que aconteceu e que tenho de enfrentar. Foi só uma perna que foi, mas o meu coração e a minha luta pela comunidade continuam, por isso fiz questão de vir aqui. Quero agradecer ao convite da Câmara de Vereadores, porque estou aqui aprendendo e muito. A Associação Cristóvão Colombo tem 42 anos de luta e, muitas vezes, é confundida como Associação só da Cristóvão Colombo, o que não é verdade. A Ver.<sup>a</sup> Mônica sabe disso, pois muitas vezes esteve comigo. A Associação Cristóvão Colombo tem a pretensão de representar o Bairro Floresta e adjacências, e os nossos associados são pessoas físicas e jurídicas. Com essa manifestação, hoje, estou matando a saudade, por exemplo, quando da implantação do Shopping Total. Ninguém queria; iria ser o “camelódromo”. Hoje, quem não queria, fica 95% do seu tempo lá dentro do Shopping. Quero dizer para vocês qual o grande cuidado que a comunidade deve ter. Tem de se posicionar? Tem, agora, tem de se posicionar a favor da comunidade. A bandeira tem de ser a comunidade; todos os Partidos têm coisas boas a trazer à comunidade. (Palmas.) Sabem por que fico nervoso, quando vejo uma audiência como esta daqui? Quem não sabe que o Teatro da Ospa já poderia estar

funcionando há 3 anos – sabem o que aconteceu? Nós tínhamos 5.500 assinaturas pedindo o Teatro onde ele tinha sido proposto. Sabe o que aconteceu? Foram 21 assinaturas – poderosas, é verdade -, que não permitiram que o Teatro da Ospa saísse no Bairro Floresta. Então, quero dizer para vocês que fico contente com essa reunião, tem de ser assim. O Cappellari é meu amigo, mas, se, por acaso, tiver alguma coisa errada, a comunidade terá de se posicionar. Eu ouvi aqui, de um representante de uma associação, sobre o conduto forçado. Quando do conduto forçado da Álvaro Chaves, que parou a Rua Bordini, que parou a Av. Cristóvão, e teve gente que levantou e disse: “Se sair essa obra, eu vou lá com o revólver e mando parar”. Ora, ele é um dos maiores beneficiados, porque não tem mais alagamentos.

(Manifestação fora do microfone. Inaudível.)

**O SR. BETO RIGOTTI:** Olha, querida, é que a senhora já é reconhecida. Eu lhe ouvi e pediria que a senhora me ouvisse. Eu não estou mentindo. Quero dizer o seguinte: acho que a intervenção posicionou sobre o cuidado que essa comunidade tem de ter. Não se deixem levar, lutem e contem com a Associação que não pede nada em troca, a não ser a luta pela comunidade. É isso que a Associação quer fazer junto com vocês, sempre que precisarem. É pouco o que posso ajudar, mas, com certeza, estamos à disposição de vocês. Muito obrigado (Palmas.)

(Não revisado pelo orador).

**O SR. PRESIDENTE (Mauro Zacher):** Obrigado, Sr. Beto Rigotti.

O Sr. Ramiro Rosário, da Associação do bairro Higienópolis, está com a palavra.

**O SR. RAMIRO ROSÁRIO:** Boa-noite aos componentes da Mesa, aos membros do Legislativo e do Executivo; aos estudantes e colegas da PUC; aos representantes de entidades de Bairros; as senhoras e senhores. Na verdade, eu ouvi aqui, já se disse, ser uma discussão tardia, mas válida. Esse é um espaço democrático, onde nossos representantes vêm aqui e colocam sua cara à tapa, e onde também os moradores, os comerciantes, os afetados por uma obra importante para a Cidade, como é a trincheira da Av. Cristóvão Colombo com a Rua D. Pedro II, podem também manifestar os seus

interesses, as suas sugestões e as suas ideias. Até porque, se nós formos falar de discussão tardia, nós podemos dizer que todas essas obras da 3ª Perimetral já deveriam ter sido cumpridas quando da construção dela. E esta é uma verdade. O Governo Municipal, na época, fez a coisa pela metade. E essa é uma discussão importante. Nós a temos tido dentro da Associação de Moradores do Bairro Higienópolis, e uma questão que é fundamental e que tem se falado são das outras alternativas, também, que nós podemos ter aqui na 3ª Perimetral para o trânsito. Uma delas, a própria liberação do corredor de ônibus, porque nós temos um corredor de ônibus que é subaproveitado, seja para táxis com passageiros, seja para motociclistas, o que seria também uma alternativa a ser estudada, eu acredito, Presidente Cappellari, pela EPTC e pelo Governo Municipal. O principal que nós temos discutido, e o Ernani, que é meu colega de Associação, já trouxe, é a questão do impacto da obra. Essa obra vai sair, essa obra é importante para a Cidade e não apenas para a nossa região. E eu sou morador da Rua Felicíssimo de Azevedo. E nós sabemos que o impacto tem que ser amenizado, e como amenizar esse impacto? Com transparência e informação – transparência e informação. E eu questiono a Prefeitura, eu questiono a Câmara de Vereadores de como se dará a informação aos moradores e aos comerciantes do bairro Higienópolis e das redondezas? Será através apenas da mídia, será através apenas dos jornais? Sabemos que muitos não acessam. Serão enviadas correspondências para os moradores, para os comerciantes, ou então os informando especificamente de cada operação feita? Porque nós sabemos que é um impacto, sim, quando saímos de nossas casas para ir a qualquer ponto da Cidade, e não há uma informação, porque foi mudado na hora, foi mudado um dia antes e não temos essa informação. E podemos nos planejar, sim, Presidente Cappellari, com antecedência, com informação, com transparência, pela Internet, pelos jornais e também por correspondência. Outro questionamento que eu deixo é qual foi o aprendizado que se retirou da obra do conduto Álvaro Chaves? Porque nós sabemos que prejudicou imensamente o comércio da região. E como nós poderíamos amenizar também o impacto no comércio dos nossos comerciantes aqui do bairro durante a construção dessa obra? E fico também à disposição. Acredito, Panasuk, Vendelino que a Associação de Moradores também seguirá à disposição da Prefeitura, do Poder Executivo, do Poder Legislativo, para que possamos construir juntos e seguirmos nesse debate, que é importantíssimo.

Mas mais importante que o debate é que nós tenhamos uma obra célere, rápida e com informação e transparência, como eu disse antes. Obrigado. (Palmas.)

(Não revisado pelo orador.)

**O SR. PRESIDENTE (Mauro Zacher):** Obrigado, Sr. Ramiro.

O Sr. Sílvio, da Associação de Moradores do Bairro São João, está com a palavra.

**O SR. SÍLVIO:** Muito obrigado, Ver. Mauro Zacher, Presidente da Câmara. Boa noite a todos; boa noite à Mesa, Vereadores; meu companheiro e conselheiro do Fórum do Planejamento da Região 2, Osório Queiroz Junior, que roubou um pouco das minhas ideias. Eu tinha me inscrito justamente para propor algumas coisas aqui. Boa noite Carla; boa-noite Cappellari. É lindo ver esse movimento e é lindo ver esse auditório repleto de pessoas interessadas em discutir a Cidade. E nós só estamos aqui porque passamos os últimos 20 e poucos anos sem obras na Cidade, e agora estamos enfrentando um gargalo. Eu não sou engenheiro de trânsito, eu sou um sociólogo que optou por vender o seu carro há seis anos e passar a andar a pé na Cidade. E sofro como pedestre, transitando nas calçadas mal-utilizadas por alguns motoristas que colocam seus carros em suas calçadas, privilegiando o carro e não o pedestre, destruindo as calçadas, fazendo com que vivamos uma aventura, um jogo de obstáculos, uma verdadeira olimpíada, quando saímos para caminhar pela Cidade. Mas não pretendo voltar atrás e quero continuar a evoluir um pouco da vida de pedestre e, quem sabe, poder começar a transitar de bicicleta. Se nós não tomarmos algumas providências, do ponto de vista da produção de veículos, as cidades todas vão parar. E essa é uma discussão que nós estamos adiando *ad eternum* com a desculpa de que, se mexermos na indústria automobilística, mexeremos com empregos, mexeremos com rendas. Gente, essa é uma questão de criatividade. Nós temos um passivo automobilístico no País que, se congelássemos agora a produção de automóveis, nós teríamos mais cinco anos de produção só para repor carros com mais de dez anos que estão aí travancando o nosso trânsito, poluindo, e não nos dando segurança, causando acidentes. Mas a pauta não é discutirmos a indústria automobilística, a pauta é discutir obra. As obras necessárias para a Cidade para desafogar, depois de quase 20 anos sem obras na Cidade. As obras são necessárias? Sim! Todas elas são importantes? Sim! Mas as ideias aqui apresentadas

estão prontas e acabadas? Não! Acho que podemos discutir, que podemos agregar mais inteligência, trazer a inteligência da comunidade, trazer novas pessoas à discussão, e aperfeiçoar – por que não?

E quero dizer a todos vocês que existe um órgão, dentro da nossa região, que afeta a todos nós, todos nós que estamos dentro da Região de Planejamento 2 do Plano Diretor. E existe um Fórum Regional de Planejamento que se reúne, invariavelmente, às segundas-feiras, com delegados eleitos pela comunidade, com conselheiros com assento no Plano Diretor, eleitos pela comunidade, onde todas essas obras e outras tantas são discutidas, são avaliadas, onde nós sugerimos, inclusive, mudanças e alterações.

Seguindo a ideia do companheiro Osório, de formarmos um grupo de trabalho para amplificar essa discussão, eu quero convidar a EPTC, na função de membro do Fórum Regional de Planejamento da Região 2, para apresentar, de novo, para os conselheiros, para os delegados do Fórum, e convidar a comunidade para mais uma vez debatermos, porque lá, no Fórum, nós temos os mecanismos de discussão. A Audiência Pública é importante? Claro que é! Reunimos aqui essa massa crítica com inúmeras perguntas para respostas dos engenheiros. Mas eu quero convidar a todos, para que todos se façam presentes lá no Fórum Regional de Planejamento da Região 2. Muito obrigado. (Palmas.) (Não revisado pelo orador.)

**O SR. PRESIDENTE (Mauro Zacher):** Obrigado, Sívio.

O Sr. Pedro Maraschin Zancan, morador da Rua Dom Pedro II, está com a palavra.

**O SR. PEDRO MARASCHIN ZANCAN:** Boa noite, sou estudante de engenharia. Cito a importância de todo mundo vir aqui, fazer parte, porque é melhor participar a ficar reclamando. O pessoal falou do estacionamento nas calçadas. A gente reclamava, realmente, que a calçada na frente do edifício tinha virado estacionamento. Eu tomei a iniciativa, fui à SMOV, solicitei o que poderia ser feito, e eles falaram para eu fazer um croqui do local. Eu fiz o croqui, tive a orientação de uma engenheira da SMOV, e está ali. Eu tenho a autorização, e foi resolvido o problema na frente, porque tomei a iniciativa.

O pessoal falou aqui sobre a redução da calçada, alguns acharam que é pouco, mas não é. Os frades, pela norma, são colocados a um metro e meio, espaço que suficiente para um cadeirante passar.

Então, é necessário tentar compreender um pouco. Eu vi projetos aqui, dos colegas vizinhos, com embasamento técnico.

Eu queria fazer algumas perguntas: o mobiliário urbano da estação do ônibus, do corredor, com a alteração atual, vocês vão poder trocá-lo? Porque como ele foi instalado, não funciona. Tanto que nas novas estações que a Prefeitura andou instalando há um pilar no meio que atrapalha a visibilidade de quando o ônibus está chegando. Fala-se, inclusive, em aumentar a estação, porque dois ônibus passando ao mesmo tempo não cabem na estação. Ou, então, como é que essa obra se qualifica, porque essa obra remete à quando foi planejada, originalmente, a 3ª Perimetral e, não sei por que motivo foi cortada – e não interessa agora –, mas, se está contemplado nesta obra o Plano Cicloviário, não terá que ser feita uma nova adaptação daqui a algum tempo para botar alguma ciclofaixa? Ou, de repente, como é que ficaria? Eu sei que essa obra realmente é complicada. Foi um transtorno quando estavam passando a Perimetral lá na frente, mas é necessário. Seria menos complicado se tivessem feito lá atrás; teria um transtorno uma vez só.

Eu acho interessante haver essas perguntas. Eu queria saber se vocês podem me enviar um contato para eu poder perguntar outras coisas posteriormente. Eu me inscrevi há pouco, porque percebi um alvoroço, mas tenho duas sugestões: não sei como está o estudo das sinaleiras com cronômetro para pedestres, pois facilitaria a indicação do tempo aberto aos pedestres, o pessoal ficaria menos histérico para atravessar quando o sinal estivesse aberto para os carros.

**O SR. PRESIDENTE (Mauro Zacher):** Obrigado, Sr. Pedro Maraschin Zancan, morador da Rua Dom Pedro II.

O Sr. Vilson Filippou está com a palavra.

**O SR. VILSON FILIPPON:** Boa noite a todos. Não vou usar os três minutos, é só uma questão de esclarecimento.

Primeiro, o sequenciamento das duas obras: como vai funcionar o da Av. Plínio Brasil Milano e do da Av. Cristóvão Colombo, já que são obras adjacentes. Se for feita uma em sequência a outra, nós vamos para a Copa de 2018. Então, deverá haver simultaneidade,

penso eu, e isso vai ser um transtorno maior. Segundo, qual o cronograma dessas obras? Terceiro, o Plano Viário durante e após as obras. Só. Obrigado.

**O SR. PRESIDENTE (Mauro Zacher):** Muito obrigado, Sr. Vilson Filippon, morador do bairro.

O Sr. Arnildo Reich, morador do bairro, está com a palavra.

**O SR. ARNILDO REICH:** Boa noite a todos. Em três minutos a gente fala pouco, mas vamos objetivamente. Eu sou técnico, não sou candidato a nada, moro naquele edifício há quase 40 anos e me interesso muito pela Cidade.

Vai sobrar para a EPTC – não sou, pessoalmente, contra nada. A EPTC insiste em fazer passagem em nível, fazer sinaleiras do lado, embaixo, em todos os cantos nos viadutos e nas passagens dos túneis. Eu falo isso porque eu fui o primeiro fiscal dos projetos da linha rápida. Fazia-se uma reunião com o pessoal da EPTC, combinava-se tudo certinho e, na semana seguinte, vinha uma outra turma, derrubava tudo aquilo que estava combinado e se tinha que fazer tudo de novo, e queriam fazer sinaleira debaixo. Então, eu disse que, quando surgisse um projeto, não haveria sinaleira debaixo de viaduto.

Em relação à passagem em nível, como foi proposto, é muito caro; vamos fazer passarelas aéreas, é muito mais simples. Na Av. Dom Pedro e na Av. Carlos Gomes, precisa-se fazer passarelas, na frente do Hospital Mãe de Deus, aquilo é um (Ininteligível.), não sei se alguém da EPTC já ficou parado lá esperando.

Em relação ao fluxo dentro dos bairros, eu não posso entender como fazem verdadeiros labirintos. O Higienópolis, ali embaixo, é um labirinto. Para eu entrar na Av. Benjamin Constant, eu tenho que ir ao posto, lá embaixo. Por que não dá para fazer outra (Ininteligível.) Eu já sugeri isso, inclusive por escrito em uma reunião, ninguém dá retorno. Foi combinado o negócio, não aconteceu nada do que foi combinado.

Então, verifiquem o fluxo de trânsito em relação à quantidade de ruas de um sentido só: o sujeito tem que fazer uma viagem para chegar a um lugar perto. Isso vai aliviar o trânsito. Passagem em nível de pedestres é o maior perigo que existe. Eu já vi engenheiro civil que usa a rua também caminhando e dirigindo. Muito obrigado.

**O SR. PRESIDENTE (Mauro Zacher):** Muito obrigado. O Sr. Vendelino Gnewuch, Presidente em exercício da Associação dos Moradores do Bairro Higienópolis, está com a palavra.

**O SR. VENDELINO GNEWUCH:** Boa noite senhores. Uma das preocupações da Associação é justamente a harmonia e também a mobilidade que vai ocorrer no bairro. Mas há algumas coisas que ainda não foram esclarecidas; por exemplo, aqui na Av. Cristóvão Colombo, todos nós sabemos, há um rochedo. Como vai funcionar essa obra se nela vai ter que ser colocado dinamite? No que ela vai afetar os prédios? – essa é uma preocupação que nós temos também. Recebi a informação de que existe um laudo técnico avaliado por um engenheiro perito sobre o prédio Calle Florida; o perito disse que, pelo que foi constatado, se essa obra for feita da maneira como está planejada, o prédio vai sofrer danos. Como vai ser dada solução a isso? Isso é preocupante para nós. Lembro perfeitamente, quando construíram o CIEE, do que sofremos com as explosões de dinamite para rebentar os rochedos que havia.

Outra coisa: o comércio. Este bairro tem 16.000 moradores, ele tem duas faculdades, cinco escolas fundamentais de 2º Grau; o comércio (Falha no som.) no momento é restaurante, escritório, padaria, etc. Como ficaria o comércio da Av. Cristóvão Colombo nesse período? – é uma pergunta. Como vai ficar a mobilidade? A engenheira falou só da Perimetral, mas nós queremos saber do sentido bairro-Centro, que não foi dito. Onde vai passar o trânsito, que está ocorrendo agora, em direção ao Centro. E do Centro ao bairro, como vai ser isso? Nós sabemos também que os nossos prédios não foram estruturados para um trânsito intenso, então ele vai afetar os nossos prédios. Nós precisamos ter respostas a isso. A Associação não é contra a obra; nós queremos saber como ela vai ser feita para que o impacto seja o menor possível para nós.

Para concluir, eu também sugeriria que se formasse um grupo de trabalho que levantasse a melhor perspectiva para o impacto que vai acontecer. Muito obrigado. (Palmas.)

**O SR. PRESIDENTE (Mauro Zacher):** Muito bem colocado.

O Sr. Adriano Borges Gularte, Secretário da SMOV, que está representando o Sr. Prefeito Fortunati nesta Audiência Pública, está com a palavra.

**O SR. ADRIANO BORGES GULARTE:** O meu boa-noite a todos: ao Presidente Mauro Zacher, à Ver.<sup>a</sup> Fernanda, grande companheira nos debates que a gente tem pela Cidade; ao Cappellari, aos outros Secretários, colegas e comunidade. Primeiramente eu queria dizer, escutando a manifestação de todos, que o debate, muito rico, e as manifestações que foram feitas vêm ao encontro daquilo que eu também, muitas vezes, me pergunto, como cidadão, como morador de Porto Alegre, vivendo nesta Cidade como vocês. Eu gostaria de deixar claro – sou engenheiro mecânico e hoje sou o Secretário da SMOV, não sou especialista em trânsito nem engenheiro civil, mas ouvi alguns colegas aqui se manifestando – que, para os projetos das obras da Copa que foram conduzidos em parceria entre a Prefeitura de Porto Alegre e a FIERGS, foram contratados engenheiros de primeira linha que trabalham como projetistas na nossa Cidade e também consultores. Então, as soluções que foram trazidas para essas obras são soluções coerentes e adequadas aos problemas que queremos solucionar. No caso desta obra, temos o engenheiro Martin Beier, que é o projetista da obra. É um profissional renomado, com competência, conhecido por todos os colegas da área de Engenharia. Na licitação que se faz para contratar uma obra, existe uma série de exigências em relação aos profissionais que trabalham nessas obras. Então, não se contrata obra, na Prefeitura de Porto Alegre, sem ter um profissional com ART – isso, inclusive, é previsto em lei. Então, essas coisas a Prefeitura de Porto Alegre utiliza, até porque muitos dos nossos colegas engenheiros são mestres em Engenharia, são Doutores em Engenharia e professores das universidades, aqui em Porto Alegre: na UFRGS, na PUC, na ULBRA; ou seja, são pessoas do ramo, elas sabem daquilo em que estão trabalhando. Não que eles sejam absolutos, porque isso ninguém é, mas são pessoas do ramo. Então eu gostaria de deixar isso claro. E me surpreende ver esse tipo de questionamento.

Quem é da área da Engenharia sabe como funciona. Temos um Conselho que fiscaliza o exercício da nossa profissão. É assim que a Prefeitura de Porto Alegre trata.

Em relação às questões que foram tratadas, aqui, da EPTC. Trabalho na Prefeitura de Porto Alegre desde 2005, e a Secretaria com que mais eu interajo é justamente a EPTC. Praticamente, em todo tipo de obras que existem na Cidade, nós estamos juntos. Muitas coisas que vocês debatem aqui nós debatemos lá, internamente. Muitas vezes debates acalorados; às vezes, alguém sai de cara feia e fica uns dias sem querer falar com o outro, justamente por essas questões.

Então, todas as alternativas são pesadas. Como eu disse, ninguém pode pretender ser absoluto, é importante escutar a comunidade – nós queremos escutar e fizemos isso, com frequência. Também debatemos lá por que fazer a travessia do plano, ou não fazer um túnel, ou fazer a travessia aérea. Depois, se vocês conversarem lá com a Carmem, com o pessoal da EPTC, eles explicarão, mas há problemas que acompanhamos na obra. Há locais onde tinha túnel, que tivemos que fechar, porque assaltavam as pessoas; outro local que tinha túnel, também tivemos que fechar, porque quando chovia enchia d'água e as bombas não conseguiam esgotar. Enfim, é isso que quero dizer. Se você fizer uma passarela de pedestre, tem que ter acessibilidade para o cadeirante. Não é mais uma obra simples, é complicada. A EPTC também poderá explicar para vocês, que, às vezes, tem passarela, mas as pessoas insistem em não usar a passarela, como na passarela da Rodoviária! No ano passado pessoas foram atropeladas, e depois ainda fomos execrados. Mas é uma loucura alguém tentar passar naquela faixa que leva à Rodoviária. Para não alongar o tempo de vocês, a mensagem que quero deixar, em nome do Prefeito e da Prefeitura: nós não nos furtaremos de conversar. Sobre a Anita Garibaldi, sobre a qual já tivemos alguns debates, até ferozes, com a comunidade, montamos um GT para tratar. Eles nomearam um representante e já estamos programando uma reunião para a semana que vem. Nós sabemos que há impactos, e isso é importante para discutir com vocês.

Acho que conseguimos captar – e esta reunião hoje foi muito boa – aquilo que vocês estão pensando. O que acontecerá com a minha rua? Como ficará? Discutiremos com vocês, com certeza, sem problema nenhum e com a maior transparência possível. Se tiverem dúvidas de como o pessoal da EPTC chegou aos cálculos, será mostrado também.

Então eu gostaria de propor aqui a mesma solução. Que nomeassem uma comissão e que viéssemos debater. Cronogramas de obra, valor de obra, isso tudo estamos procurando alimentar dentro do Portal de Transparência que fizemos para as obras da Copa, mas não há problema nenhum em virmos aqui entregar para vocês. Não queremos esconder nada! Durante a obra, montaremos uma comissão de obra, temos feito isso. Montamos uma comissão e nos reuniremos. O que vai acontecer? O que está acontecendo? Vamos discutir. Exatamente, nos reuniremos antes de começar a obra. (Ininteligível.) Não vamos detonar, não é, pessoal? Nós vamos usar explosivos onde não

(Ininteligível.). Há métodos de desmonte de rocha sem explodir, há outras tecnologias. Teremos que discutir isso, não vamos querer aqui derrubar o prédio de vocês, enfim.

(Manifestação fora do microfone. Inaudível.).

**O SR. ADRIANO BORGES GULARTE:** Como eu disse, estudaremos caso a caso – teremos que estudar, não há outra maneira. Porque para fazer a obra, alguns problemas terão que ser discutidos com vocês.

Então, o que foi colocado não vale mais, vale o que estamos acertando aqui – está bem? Este é o nosso compromisso. Eu quero dizer que estamos abertos, queremos discutir com vocês, sem problema nenhum. Quero deixar um grande abraço a todos.

(Manifestação fora do microfone. Inaudível.).

**O SR. ADRIANO BORGES GULARTE:** Não, aí teremos que discutir com a SMAM – porque é uma questão lá da SMAM –, falaremos com eles e veremos, estou respondendo pela SMOV. Realmente, essa parte da audiência...

**O SR. PRESIDENTE (Mauro Zacher):** Isso tudo nós podemos encaminhar, necessidade de licenciamento, audiência pública. Com a palavra, a Engenheira Carla, que responderá as perguntas que já foram feitas e as dúvidas que ficaram.

**A SRA. CARLA MEINECKE:** É uma chance imperdível de falar e conversar com todo mundo sobre a questão de conceito de Cidade, então assim, todo mundo que está aqui está querendo decidir...

Eu acho que é um conceito de conscientização que nós começamos a discutir e trabalhar a partir de agora. Todas as Cidades brasileiras se montaram e se organizaram em cima do automóvel a partir da década de 60 – esta é história de todas as cidades brasileiras sem exceção, especialmente, das grandes cidades. Chegou o momento que toda a população resolve então rediscutir qual é a linha de cidade que nós estamos querendo; então esta discussão é mundial e é especialmente forte em Porto Alegre. Como se encaminha esta discussão aqui? Até eu peço desculpas, porque a apresentação em

PowerPoint não consegue trazer a riqueza e a quantidade de detalhes necessários com que a gente trabalha lá dentro, as contagens para os estudos, os projetos em larga escala; então, no PowerPoint a gente consegue ver tudo em detalhe minúsculo, é muito pouco para discutir dentro do conceito de cidade. Então, o que nós temos diferente, hoje, em conceito mundial? (Falha no som.) o equilíbrio. Todo mundo aqui, ou 80% com poucas exceções, tem o seu carro, utiliza o carro de vez em quando, utiliza o transporte coletivo, anda como pedestre e quer uma cidade adequada em todos esses modais. Para nós o grande desafio é equilibrar isso.

O que nós temos de diferente? Porto Alegre é a Cidade, é a capital que lançou o Plano Cicloviário mais completo do País, porque ele não busca só a ciclovia como atividade de lazer, mas como modal de transporte complementar. Então o que eu quero dizer com isso? A gente está trabalhando a Cidade para, realmente, equilibrar os interesses de todas as pessoas que convivem nela e poder inverter um pouquinho a lógica do carro. Não quer dizer que o carro vai terminar; o carro é necessário para dar acesso ao serviço, aos locais de interesse, aos locais de trabalho, e onde não passa carro o comércio fecha e a rua se degrada. Na época que não se estacionava na Av. Farrapos, em 2000/2001, a Av. Farrapos se degradou. Então, dentro do possível a gente tenta liberar o estacionamento fora do horário de pico, proibir nos horários de pico, porque realmente tem que se utilizar o máximo da capacidade viária. Como é que a gente chega a esse patamar? Tirando a ociosidade com controle e tecnologia e informação central. Então, a nossa sala está montada lá, com todo o aparato, cada vez com mais equipamentos para poder dar esse retorno para a comunidade em tempo real e dar o acompanhamento do que se faz em termo de controle de mobilidade. Esta é a linha geral que está sendo colocada.

Sobre as perguntas, eu vou falar um pouquinho mais, (Falha no som.) específica é a preocupação dos desvios. Eu vou usar esse mapa que está mais perto. Na terminal, na realidade nós temos três faixas. Basicamente, para evitar o transtorno nas vias lindeiras e adjacentes, a Perimetral é composta por quase três faixas de trânsito: a piso lateral, o corredor de ônibus e a outra piso lateral. Então a proposta de construção prevê o fechamento parcial de só um terço da pista, utilizando-se as outras ruas como faixa de rolamento para os movimentos principais. Eu informei que são mais ou menos 55 mil veículos passando sul-norte, norte-sul; vai se usar, então, os desvios só para os

movimentos de retorno como já acontece hoje na Cristóvão. A Cristóvão não converte à esquerda, as pessoas utilizam o retorno com (Ininteligível.) quadra. A proposta do desvio é usar da mesma forma.

Em termos de asfaltagem eu não trouxe as plantas aqui, mas todas elas estão à disposição da EPTC, estão à disposição de quem quiser consultar os volumes de veículos por hora e volumes de pedestres – estão impressos com data de contagem e estão à disposição.

A questão das alças de cinco e meio que nos foram colocadas. Por que é importante essa solução viária? Nós temos naquele mapa inicial que eu coloquei, aqueles com as bolinhas, que tinha os principais gargalos de Porto Alegre, que não são aleatórios. Ali, a gente consegue colocar, em cima das contagens e em cima das larguras das vias, os principais problemas para resolver na Cidade. Os principais problemas decorrem dos cruzamentos de avenidas arteriais com arteriais. O que é uma avenida arterial? São aquelas que realmente, fazem o papel de usar o tráfego de passagem ou de atrair o fluxo de passagem em sua maior parte, em sua maior extensão; elas ligam bairros inteiros, e por isso puxam muito tráfego para si. Quando se cruzam essas arteriais dificilmente o semáforo consegue dar conta. Como eu falei no início rapidamente, ter mais de 70 mil veículos num cruzamento desse porte, dificilmente tu consegues uma boa solução, ou uma segurança...

**O SR. PRESIDENTE (Mauro Zacher):** Só um momentinho, Tânia! Nós estamos com a Engenheira Carla dando explicações lá na tribuna, pediria que a gente pudesse ter atenção, para que nós pudéssemos dar andamento. Por favor!

A Sra. Carla Meinecke está com a palavra.

**A SRA. CARLA MEINECKE:** Sobre a questão da seriedade, quando a gente vai trabalhar nas obras onde há encontros de arteriais, a discussão realmente tem que ser em nível de contentar e resolver todos os problemas, tanto o tráfego de passagem como a prioridade para o transporte coletivo, porque, cada vez mais, a gente quer que as pessoas migrem para o transporte coletivo, e isso só vai acontecer com a informação em tempo real, com instruções bem montadas. A proposta é de ter a estação fechada, o pagamento é feito antecipadamente, para agilizar o embarque. Com informação em tempo real, as pessoas

podem se programar, saber em que horário passa o ônibus. Com o monitoramento que será feito com os corredores, a gente consegue dar prioridade, nos semáforos, para eles passarem quando estiverem atrasados. Então tu consegues inverter a lógica do que realmente está sendo trabalhado, está sendo oferecido para o cidadão, e aí ele talvez saia do carro, vá para o transporte coletivo e troque para a bicicleta. Sem um plano cicloviário, sem a construção dos bicicletários, das empresas de aluguel, a gente não vai conseguir mudar essa lógica. Então, vocês estão percebendo o esforço que a gente tem feito na montagem das ciclovias, das ciclofaixas por toda a Cidade, até formar uma rede realmente integrada e dar essa alternativa para as pessoas. Não quer dizer que elas são obrigadas a mudar de modal, mas elas podem usar e equilibrar a sua demanda. Quando nós chegarmos nesse nível, teremos uma Cidade realmente compartilhada por todos.

Bom, a alça de cinco e meio. Na realidade o que é a alça de cinco e meio? No cruzamento de arteriais com arteriais, eu tenho um volume razoável de conversões. Ele não é muito alto, ele é 2%, mas representa 2.000 veículos, 1.400 veículos. Como há o trânsito de cargas e ônibus ali também, se um caminhão estraga ou para por algum motivo, eu tranco todo esse movimento de conversão, então ele tem que ter largura suficiente para permitir que um caminhão em pane, por exemplo, fique encostado e eu não tranque a passagem. Eu não posso deixar uma alça muito estreita que inviabilize ou que comprometa a arterial mais para baixo. Então esse é o cuidado, os cinco metros e meio são uma nova rodoviária que a gente utiliza aqui para Porto Alegre também, e, se for necessário, a gente pode dar uma olhada e ajustar um pouquinho em algum lugar.

Não era a pauta da reunião, mas acho que vale a pena responder a questão ali da Rua Felicíssimo de Azevedo e da Rua Carlos Von Koseritz. Eu participei das reuniões também que ocorreram na Rua Carlos Von Koseritz, e nós temos um problema de descontinuidade nas portas ali. Como a Rua Carlos Von Koseritz não tem uma ligação efetiva, ela é uma rua mais local hoje, a nossa proposta inclusive era de devolver o sentido duplo, para permitir todas as (Ininteligível.) e maior acessibilidade. Para isso eu teria que proibir um lado do estacionamento, porque não há largura suficiente para operar com dois sentidos e mais estacionamento. Colocaremos a comunidade para fazer uma discussão e aguardaremos depois o retorno. A comunidade até se dividiu, e nós estamos aguardando. Como não faz parte da rede viária, a gente até deixou a definição a critério...

(Manifestações fora do microfone. Inaudíveis.)

**A SRA. CARLA MEINECKE:** Eu participei da primeira reunião, nós fomos apresentar lá.

**ORADOR NÃO IDENTIFICADO:** A comunidade não se dividiu, a votação foi de 58 a 10 a favor do... Exatamente o que falou o companheiro lá. (Ininteligível.) É uma inverdade o que a senhora está dizendo. Não é verdade.

**O SR. VANDERLEI CAPPELLARI:** Boa-noite, pessoal. Estou optando em falar, mas na verdade eu vim aqui para ouvir, eu acho que é função do Poder Público ouvir a comunidade sempre que ela assim desejar, e nós temos essa política dentro da EPTC. A EPTC sabe que nós sempre estamos presentes em todas as reuniões solicitadas, e, quando não podemos estar com várias pessoas, sempre há um representante nosso, e não foi diferente aqui em Higienópolis, eu sou morador do Higienópolis.

Que bom novamente ter um impacto sobre obras viárias aqui em nossa Cidade. Eu digo com muita propriedade aqui para algumas pessoas que essas obras são muito necessárias para melhorar o nosso viário.

Eu queria deixar claro para os senhores que hoje a EPTC tem uma equipe muito qualificada para fazer essa execução de obras públicas. Isso nós já demonstramos claramente em várias obras de grande impacto que foram executadas aqui na Cidade, e posso citar uma delas, que foi a reforma do túnel da Conceição, que todo o mundo fez propaganda que a Cidade iria pagar, e nós, por meio desses estudos, desse planejamento, de sistematização, de discussão e de decisão que a gente tem e que o Secretário Adriano colocou, que não é simplesmente a vontade de um ou de outro Secretário que as coisas acontecem aqui na Cidade, elas têm que ter planejamento, elas têm que ter estudos técnicos para que a gente possa, realmente, ao fim e ao cabo, tomar uma decisão com segurança e realmente atender aos critérios legais, técnicos e também principalmente da questão da utilidade dessa intervenção. Não queremos fazer nenhuma intervenção na Cidade que não seja de utilidade para a Cidade. É bom ficar claro que ninguém está lá para fazer coisas inúteis para a cidade de Porto Alegre. Vamos trabalhar para que isso, além de ser uma intervenção muito útil para a cidade de Porto Alegre, também tenha o mínimo impacto possível para o entorno. Vocês vão ver muitos agentes

de trânsito, muitos “azuizinhos” – se até lá não forem extintos, mas acredito que não, acho que temos o reconhecimento da maioria da população de que somos úteis para a Cidade, e queremos ser úteis cada vez mais. Não queremos ser a instituição que só pune o infrator, queremos ser parceiros da Cidade, e seremos parceiros. Contem com a gente. Vocês verão, em cada discussão de cada obra da Cidade, o acompanhamento permanente dessa obra. Estamos treinando e organizando equipes para que elas acompanhem 24 horas por dia cada obra que está sendo planejada e executada para a Cidade. Não é só nesta reunião que viemos apresentar, estaremos à disposição de todos no local da obra com pessoas qualificadas para tomar decisões para melhorar a questão daquele ponto específico de cada pessoa que sofrerá o impacto da obra. Estaremos à disposição diariamente durante a execução da obra. Somos parceiros para todos os eventos que acontecem na nossa cidade. Agradeço o espaço proporcionado pela Câmara de Vereadores. Queremos responder a todos. Acredito que, nesse grupo que vai se formar, teremos condições de ter reuniões mais específicas para responder às dúvidas de como irá funcionar a questão e quais as alternativas que foram planejadas e em que etapa elas serão implementadas para que se possa dimensionar o impacto e informar, dar publicidade. Foi dito aqui da importância de informar antecipadamente as pessoas. Temos como prática, dentro da EPTC, dar informação, pois, quando a pessoa se planeja com antecedência, ela acaba minimizando esse impacto e facilitando nosso trabalho na rua. Quando não há informação, a pessoa acaba chegando num bloqueio e tem de tomar decisões ou receber orientações para poder planejar novamente seu deslocamento. Quando recebe informação antecipada, ela se planeja e não chega nesse local restrito, o que é fundamental para a mobilidade da Cidade.

(Manifestação fora do microfone. Inaudível.)

**O SR. VANDERLEI CAPPELLARI:** Não tem ciclovias.

**A SRA. CARLA MEINECKE:** No resumo daquelas dez obras apresentadas, tenho como extensão total de 10 quilômetros de ciclovias. A Avenida Perimetral não é objeto de reforma agora, mas as outras todas que estão sendo implementadas agora ou duplicadas, todas estão contemplando ciclovias.

(Manifestação fora do microfone. Inaudível.)

**A SRA. CARLA MEINECKE:** É pontual, é só um cruzamento. A Av. Edvaldo Pereira Paiva, que tem uma longa extensão – são mais de 3 quilômetros -, tem ciclovia, a Av. Tronco tem ciclovia por toda sua extensão... Então, todas as grandes obras com duplicação... a Av. Severo Dullius, a Voluntários da Pátria... todas elas têm ciclovia contemplada. São projetos globais que envolvem duplicação ou alargamento de grandes extensões. Aqui é só um cruzamento que está sendo trabalhado.

Cronograma de obras: todas as obras de que falamos aqui têm previsão de 18 a 22 meses. A mais longa é a Av. Bento Gonçalves, que tem previsão de 20 a 22 meses. A maioria tem previsão de execução total de 18 meses. Dez obras ao mesmo tempo. Todas obras viárias, quando ocorrem, causam algum impacto no entorno, todos sabem. Nossa função, como falou o Secretário Capellari, é minimizar o impacto. Deu para ter uma ideia do que conseguimos fazer no desvio do túnel, pois se imaginava que a Cidade iria parar, pois por ali passam em torno de 80 mil veículos/dia, mais todo o transporte coletivo que alimenta o Centro da Cidade. No entanto, foi elogiada sua execução. Era uma situação provisória. Todo o grupo é extremamente qualificado e já está trabalhando na sequência de obras. Na Perimetral, o grande repressor de veículos será a obra da Av. Ceará com a Av. Farrapos. Então, como ali vai ter um estrangulamento, a tendência é que, na grande parte do movimento, as pessoas desviem ou utilizem outros modais, inclusive o trem, porque ali é o primeiro grande gargalo, e, na sequência, é só consequência, então ali, com o primeiro gargalo... E nós administramos, todos os desvios foram trabalhados em conjunto, no projeto das obras, para viabilizar. E a parte fundamental – estou falando rapidamente, tenho que enfatizar – é não desmanchar a Perimetral. Como ela tem três pistas, considerando o corredor de ônibus, vamos trabalhar em um terço por vez, então o fluxo principal da Perimetral vai ser preservado. Claro que vai haver algumas travessias nos finais de semana, alguma coisa bem pontual – fazer alguma concretagem numa esquina, alguma redezinha – que se vai fazer no final de semana, mas, em todo o projeto, toda solução de engenharia contemplada na Perimetral, vai-se tentar deixar duas faixas, duas pistas em circulação, para justamente diminuir o impacto em toda a região de

entorno. Nas outras obras, há outras soluções, mas, na Perimetral, em princípio, é manter duas pistas sempre livres.

**O SR. PRESIDENTE (Mauro Zacher):** Feita a conclusão da Engenheira Carla, quais são os encaminhamentos que vamos ter na nossa reunião? Aqui acho que já foi sugerido, por nossa parte, a vontade de se criar uma comissão de integrantes da comunidade e de representantes do Governo para que possamos dar continuidade e estabelecer uma agenda de trabalho onde possamos ir tirando as dúvidas e os encaminhamentos que irão surgir, as sugestões da comunidade, porque, embora a Engenheira Carla, o Secretário Cappellari e o Adriano trouxeram explicações importantes, eu acho que ainda há bastantes dúvidas em relação à obra. Também foi sugerido pelo Ver. Todeschini que solicite a licença ambiental para a obra, o que será também encaminhado para o Executivo, mas quero sugerir como podemos construir esse grupo. Eu acho que o Presidente da associação de Higienópolis que está em exercício, o Vendelino, pode ficar responsável, acho que um grupo de dez pessoas é o suficiente, Vendelino, ou um pouco maior, enfim. Vou concentrar no Vendelino, mas também envolve a associação da Auxiliadora, a associação do bairro São João, porque são pontos adjacentes aqui e também têm a ver. Aí vamos incluir a EPTC, a Governança, a SMAM e a SMOV num grupo de trabalho, e aí se marca a primeira reunião e se estabelece uma agenda de trabalho em que se vai trabalhar não só o anteprojeto, como também, depois, o andamento da obra. Teremos um grande trabalho pela frente. Consulto o plenário se isso é possível, se vocês estão de acordo. (Pausa.) Sim, concentrei no presidente da associação local, o Vendelino, e ele vai pegar o nome das pessoas que queiram participar desse grupo de trabalho, que tenham disponibilidade – porque isso tira um certo tempo, são incansáveis reuniões, porque isso é agora, e o andamento depois da obra, que, enfim, terá vários impactos para que a comunidade possa se sentir amparada e representada. Pergunto ao plenário se é possível, se estamos de acordo num grupo de trabalho que vai acompanhar todo o projeto e o andamento da obra, e também encaminhamentos feito pelos Vereadores. (Pausa.) Sei que ficaram dúvidas, e gostaria que essas dúvidas fossem-nos passadas por escrito, pois, se nós abirmos para perguntas, vamos ir noite adentro, o que não é problema para mim, mas imagino que para alguns.

Quero só finalizar, como morador do bairro, dizendo uma coisa para vocês: Arlindo e Panasuk, tive a oportunidade de passar com vocês várias reuniões aqui no bairro, algumas iniciativas que poderiam vir melhorar o fluxo. Escutei de alguns moradores que, realmente, esse momento, Cappellari, talvez não estivesse maduro ou talvez a ideia de se virar o fluxo não seria a melhor ideia. O melhor argumento que nos levou a retroceder e a pensar que não era talvez o caminho adequado foi o argumento dos moradores de que nós não poderíamos mexer eternamente no bairro em detrimento de um fluxo congestionado da Perimetral. Isso realmente nos levou a refletir, porque realmente há sempre uma tentativa de o motorista fugir da Perimetral, buscar caminhos alternativos dentro do bairro para conseguir chegar mais cedo, fugir do trânsito. Essas obras que têm seus impactos, têm que ser todas elas rediscutidas, dialogadas, consensualizadas com a comunidade, mas elas realmente vão atender talvez a essa expectativa de uma grande obra que tem potencialidades construtivas maiores. No entorno da Perimetral, é possível construir, no nosso Plano Diretor, alturas maiores, justamente porque ela é uma obra que tem que ter um fluxo maior para trânsito de carros, enfim.

Quero só lembrar isso porque isso foi um dos pontos, Arlindo, que nos fez parar tudo, porque, talvez, na tentativa de virar o fluxo interno, nós estaríamos abrindo o bairro para a fuga do trânsito da Perimetral. Então, acho que cabe esse nosso trabalho, Adriano, cabe esse grupo na tentativa de estabelecermos uma agenda para trabalhar as compensações mitigatórias, os impactos de uma obra, que, sem dúvida, irá melhorar o fluxo e principalmente a qualidade de vida dos moradores do bairro.

Eu quero agradecer a presença de todos, foi uma bela reunião, uma demonstração de que é possível fazer uma reunião organizada, e nós aqui estabelecemos uma agenda de trabalho. Muito obrigado. (Palmas.)

Estão encerrados os trabalhos da presente reunião.

(Encerra-se a reunião às 21h55min.)