

AUDIÊNCIA PÚBLICA 07ABR2011

Pauta: Debate sobre o tema: “Bicicletas na Cidade”

O SR. MESTRE DE CERIMÔNIAS (José Luis Espíndola Lopes): Senhoras e senhores, boa-noite. Esta audiência pública tem como objetivo debater o tema: “Bicicletas na Cidade”. Passamos a leitura do Edital: (Lê): “A Presidente da Câmara Municipal de Porto Alegre, no uso de suas atribuições legais, comunica à comunidade porto-alegrense a realização de Audiência Pública, no dia 07 de abril de 2011, às 18h30min, no Plenário Otávio Rocha da Câmara Municipal de Porto Alegre, sita na Avenida Loureiro da Silva, nº 255, Centro, com o objetivo de debater sobre o tema Bicicletas na Cidade. Gabinete da Presidência, 14 de março de 2011. Vereadora Sofia Cavedon, Presidente”.

Convidamos a compor à Mesa desta Audiência: Senhora Presidente da Câmara Municipal de Porto Alegre, Vereadora Sofia Cavedon; Sr. Vanderlei Cappellari, representante da Prefeitura Municipal de Porto Alegre e Secretário Municipal da Mobilidade Urbana; Sr. Juliano Viali dos Santos, representante da Defensoria Pública do Estado; Sr. André Carús, Secretário Adjunto da Secretaria Municipal do Meio Ambiente. Prestigiam esta solenidade os senhores Vereadores e as senhoras Vereadoras: Toni Proença, João Carlos Nedel, Carlos Todeschini, Bernardino Vendruscolo, Fernanda Melchionna, Professor Garcia, Elias Vidal, Airto Ferronato e Beto Moesch.

Convidamos também para compor a Mesa o Sr. João Carneiro, representando os Ciclistas. (Palmas.); o Sr. Francisco Dornelles, Secretário Adjunto do Planejamento Municipal.

A Ver.^a Sofia Cavedon, Presidente da Câmara Municipal de Porto Alegre, está com a palavra.

A SRA. PRESIDENTE (Sofia Cavedon): Boa-noite a todos e a todas. É com muita alegria que nós recebemos todos vocês. Agradecemos as autoridades aqui presentes que responderam ao nosso chamado. Agradecemos a presença dos ciclistas e das ciclistas que ocupam, mais uma vez, este Parlamento, que tem como intenção tratar do episódio brutal do atropelamento, e que não seja tratado apenas em algumas reuniões e algumas matérias, mas que, de fato, este evento seja um divisor de águas para a cidade de Porto Alegre, quiçá para o Brasil e para o mundo.

Portanto, esta Audiência Pública – agradeço a presença dos Secretários – ocorre para que vocês falem, para que nos escutemos, para que cada um dos órgãos aqui presentes possam construir desdobramentos, especialmente a Prefeitura e a Câmara de Vereadores.

Estamos com vários Vereadores aqui presentes, e eu agradeço. Isso significa o quanto a Câmara está preocupada com a circulação na Cidade, com a segurança na circulação da Cidade, com a superação da situação de intolerância e de violência que temos assistido quase que diariamente. A Câmara está, a partir de abril, trabalhando com o direito à Cidade. Neste ano, teremos três audiências sobre o tema, e vocês estão recebendo informações sobre o Código Florestal. Mas não queremos apenas fazer audiência, a Câmara quer desdobrar essas audiências em ações, como Legislativo, de responsabilidade de Legislativo, em parceria com o Executivo, Ministério Público, Defensoria, e com vocês, principalmente, os nossos cidadãos e cidadãs que andam de bicicletas, que são corajosos e que têm, problematizada, a hegemonia do automóvel, a falta de investimento, a falta de priorização, de olhar e de interferência na Cidade, no sentido de garantir esse trânsito humanizado, e a prioridade, de fato, do ser humano, da vida.

Com essa introdução faço a valorização deste momento e da presença de vocês. O Sr. Luiz Afonso, nosso Diretor Legislativo, informa que, a partir deste momento, já é possível fazermos inscrições para as intervenções na tribuna.

Então, a nossa dinâmica é um primeiro painel desencadeador aqui. Sabemos da auto-organização coletiva, que é muito bonita e exemplar. Vocês escolheram aqui o Sr. João Carneiro para fazer a primeira fala, não será uma fala representando. Então, todos que quiserem intervir – claro que trabalhamos com a ideia de dez intervenções, mas, se precisar, poderemos ampliar de 5 minutos; mas trabalharemos aqui com 10 minutos. Não sei se todos os representantes aqui do Governo vão falar, se vão dividir, mas vamos ouvir, primeiro, o representante daqueles que são o motivo de estarmos aqui: os ciclistas. Depois, ouviremos, então, a experiência que a Defensoria Pública realizou. A Defensoria mandou alguém que tem um trabalho na área; nós ficamos muito felizes, Juliano, com a tua presença. Após, ouviremos o Governo Municipal, a todos vocês, e depois volta aqui para a Mesa, para retorno do debate, para construção de encaminhamentos.

Os Vereadores e as Vereadoras, a partir das primeiras intervenções, poderão se inscrever e dialogar. Estamos dispostos a ouvir, mas é sempre importante, nas audiências públicas, também o diálogo dos Vereadores que, com a responsabilidade que têm, precisam estar em troca com a nossa cidadania.

O Sr. João Carneiro está com a palavra.

O SR. JOÃO CARNEIRO: Boa-noite a todas as pessoas aqui presentes, aos componentes da Mesa. Na pessoa da Ver.^a Sofia Cavedon, cumprimento todas as autoridades aqui já nominadas.

Estamos hoje reunidos para discutir uma questão fundamental: trata-se de um dos grandes direitos que temos, que é o direito a nos transportar, o direito de ir, de vir, fazendo isso com segurança. Então, o primeiro ponto trata-se de discutir o trânsito da Cidade. Mas o que é o trânsito da Cidade? Trata-se fundamentalmente, de pessoas que se movimentam, e esse é o ponto inicial que devemos tratar. Os veículos que usamos para nos transportarem são os mais diferentes, e a Cidade não pode ser pensada para exclusividade do trânsito de apenas um tipo de veículo ou de alguns tipos de veículos.

A bicicleta, todos sabem, é, por excelência, um meio de transporte sustentável, econômico, viável, e que pode ser acessível a toda a população. Está prevista já, no nosso Código de Trânsito, a utilização da bicicleta, regulamentada com prioridade no trânsito. Portanto, isso tem que se traduzir nas medidas administrativas que, no dia a dia, fazem com que esse trânsito ande ou não ande.

Quando nós priorizamos um tipo de modal que faz com que as ruas não permitam mais o direito fundamental do ir e vir – proporcionado por um trânsito essencialmente baseado no automóvel –, nós não estamos seguindo a prioridade do uso sustentável e esse direito constitucional. Este é o primeiro ponto que queria destacar: o trânsito tem que ser para as pessoas, e devemos priorizar os modais mais sustentáveis.

Inúmeras pessoas utilizam a bicicleta diariamente na cidade de Porto Alegre para se transportarem para o trabalho, para o lazer, para praticar esporte, e todas essas modalidades precisam estar incluídas.

O Plano Diretor Ciclovitário que foi votado nesta Casa prevê, corretamente, uma série de investimentos, mas existe uma série de medidas que, de forma imediata, poderia ser

realizada e que, não necessariamente, depende de investimentos para ser implementada, ou precisa de pouquíssimos investimentos.

Existem determinadas questões administrativas que o Poder Público Municipal pode tomar como de sua responsabilidade, como, por exemplo, a forma dos estacionamentos nas ruas, como a sinalização viária. São medidas voltadas para regulamentação do uso do espaço público para um fim primordial, que é o transporte de pessoas, e não para depositar bens privados, como acontece em grande parte das nossas vias.

Também existem outras medidas de cunho administrativo, que são na área da educação. Nós entendemos que este é o momento fundamental para se realizar grandes campanhas educativas na cidade de Porto Alegre, devido à infelicidade de um ato tresloucado de uma pessoa que, por obra da nossa justiça efetiva, está hoje recolhida. Por este motivo esse tema está sendo colocado na Cidade.

Nós, que pedalamos todos os dias na Cidade, temos notado que a população está extremamente receptiva para debater esse novo modo de trânsito, aceitar a bicicleta e compartilhar a pista. Parece-me que é o grande momento de se fazer uma boa investida em educação, acompanhada, é claro, da fiscalização, para que se consiga efetivar um momento diferenciado no trânsito da nossa Capital.

É preciso mudar a cultura que temos em relação ao que é o trânsito da Cidade. Nós não podemos priorizar a fluidez do trânsito em detrimento da segurança das pessoas. Nós não podemos colocar a velocidade acima da segurança e da integridade das pessoas. Algumas pessoas imaginam o trânsito como tendo o comportamento de um líquido. O líquido, quanto maior o vazante, o cano, mais ele flui. O trânsito, na verdade, comporta-se como um gás. Se nós alargarmos a espessura, nós expandiremos, cada vez mais, esse trânsito que não fluirá melhor. É preciso que a gente altere a cultura da velocidade. É preciso que se altere a ideia de um trânsito centrado no carro. É preciso que a gente mude a concepção de uma Cidade veloz para uma Cidade segura. É preciso que a gente altere essa noção de fluidez de trânsito, para segurança. Isso se faz, parece-me, criando as condições de intermodalidade, criando as condições para que as pessoas se transportem com segurança em todos os espaços da Cidade, e não apenas em determinadas regiões que já estão culturalmente mais envolvidas com o transporte sustentável.

Se não me falha a memória, Cappellari, a Cidade dispõe de aproximadamente 12,5 mil vias públicas. Nós não teremos 12,5 mil ciclovias na Cidade, portanto é fundamental que nós tenhamos o respeito em qualquer via da Cidade. Por isso a campanha de educação no trânsito, acompanhada de fiscalização, é fundamental; educar o motorista para que ele entenda e relembre daquilo que talvez ele não lembre mais, quando, lá no início, tirou a carteira de habilitação, como, por exemplo, a indicação de 1,5 metro na ultrapassagem das bicicletas.

E também é necessário que nós priorizemos, portanto, as ciclofaixas, mais ainda do que a ciclovia, porque a ciclofaixa tem um investimento do recurso municipal menor, permite uma instalação muito mais rápida, permite que, de forma administrativa, a própria autoridade de trânsito coloque sinalização e estructure essas ciclofaixas de acordo com as necessidades das vias, dê limites, espaços, de estacionamento, que não só causam engarrafamento na Cidade, como causam insegurança aos ciclistas, que, muitas vezes, ao terem que transitar, abrindo para além daquela faixa do estacionamento, se colocam em risco tanto em relação aos carros que ultrapassam quanto em relação às portas dos motoristas que se abrem, inadvertidamente, quando a bicicleta está se aproximando. É preciso, como eu dizia, então, alterar essa cultura do “carrocentrismo” e trabalhar com uma posição de redução da velocidade. Em várias partes da Cidade é possível se pensar, sim, em instalação de zonas 30, zonas onde se rebaixe a velocidade, utilizando-se, inclusive, obstáculos colocados na via pública para que haja uma redução da velocidade dos automóveis, fazendo com que o pedestre, em primeiro lugar, seja privilegiado; na sequência, o ciclista, e assim sucessivamente, como prevê o nosso Código de Trânsito.

Para finalizar, eu queria colocar que a gente trabalha, me parece, com dois eixos necessários que eu penso ter mencionado aqui, e os colegas que vão se inscrever certamente falarão sobre eles: nós precisamos trabalhar com a ideia da educação e da fiscalização sistemática e permanente e precisamos trabalhar com a ideia da infraestrutura, uma infraestrutura que pense justamente numa Cidade para todos, numa Cidade voltada para a segurança e a circulação das pessoas. A partir desses dois eixos – com relação à infraestrutura, esta Casa já se manifestou e votou no Plano Cicloviário, o qual contempla também um plano de educação, me parece que lá nós temos também uma série de recursos, inclusive já previstos no Orçamento deste ano para educação no trânsito -, podemos fazer com que *pari passu* tenhamos o investimento na infraestrutura,

voltado a priorizar ciclofaixas, que têm custo muito menor, dando preferência à sinalização, ao trabalho de delimitação desses espaços e à educação permanente, para que nós tenhamos um trânsito mais seguro para todos. Quando nós tivemos, há algum tempo, aquela campanha do sinal na faixa, ela mostrou que houve uma resposta por parte das pessoas, apesar de eu achar que ela precisaria ter uma continuidade maior, mas mostrou que a cidadania, no momento em que é chamada, responde. E há, sem dúvida, um momento crucial da cidade de Porto Alegre: ou ela altera a sua lógica e começa a trabalhar com um tipo de trânsito sustentável, com prioridade para todos os modais que são pensados, mais voltados para a pessoa, ou ela vai ter um engarrafamento permanente e não vai ser a Cidade que todos nós queremos. Obrigado. (Palmas.)

A SRA. PRESIDENTE (Sofia Cavedon): Obrigada, João. Nós vamos passar a palavra, então, para o Dr. Juliano Viali dos Santos, representante da Defensoria Pública, que vem do Interior, em função do trabalho feito com este tema.

O SR. JULIANO VIALI DOS SANTOS: Exma. Sra. Presidente da Câmara Municipal, Ver.^a Sofia Cavedon, em seu nome cumprimento as demais autoridades, os demais Vereadores, senhoras e senhores, ciclistas. A Defensoria Pública sente uma satisfação muito grande pelo convite, por este debate que é de extrema importância para toda a Capital e para todo o Estado, eu poderia dizer, porque este debate traz à tona um assunto que há muito tempo se comenta, que é essa briga – entre aspas – essa violência que acontece diariamente no nosso trânsito.

Confesso que o Dr. Nilton, nosso Subdefensor Público-Geral, expressou-me o convite apenas à noite, quando me ligou e falou: “Olha, vai ter uma Audiência Pública em Porto Alegre, muito interessante para a Defensoria, para a gente estar presente lá, leve o nosso Projeto de Capão”; e eu falei: “Dr. Nilton, além disso, eu posso falar alguma coisa?” Ele disse: “Pode falar alguma coisa, sim”. Então, está bom, é um assunto pelo qual eu tenho uma paixão muito grande, que é trânsito, principalmente quando envolve as partes mais vulneráveis, os atores mais vulneráveis, que são os ciclistas e os pedestres, certamente. Então, eu parablenizo toda a Câmara de Vereadores, toda a Comissão e os ciclistas por este debate que é feito hoje, aqui, parece que é o primeiro, e pela continuidade dele.

A Defensoria Pública também está inserida nesse contexto, se identifica muito com essa temática, porque é papel da Defensoria fazer a proteção dos mais vulneráveis, e os mais vulneráveis no trânsito são os ciclistas e os pedestres. Eu não tenho números exatos, mas os últimos que eu recebi indicavam que de 50% a 75% das vítimas no trânsito – e isso, daqui a pouco, aqui na Capital, pode ser diverso – são ciclistas ou pedestres. Ou seja, quem mais morre, quem mais é lesionado, é mutilado, é traumatizado, realmente é aquele segmento que existe em maior número no nosso trânsito e, como se fosse um paradoxo, é o que recebe menor atenção. Então, eu acho que este debate vem trazer uma temática muito interessante que, daqui a pouco, poderá se estender para uma solução cada vez mais adequada para amenizar esse conflito.

A gente não pode pensar em trânsito seguro, trânsito cidadão se não inserir nele o ciclista e o pedestre. Eu vou me centrar mais na parte do ciclista. O direito a um trânsito seguro é um direito fundamental – eu digo isso para os meus colegas Defensores. O nosso Código de Trânsito, hoje, é um dos Códigos mais modernos que existe no mundo, ele só não é interpretado corretamente. Eu digo, até quando faço alguma palestra sobre trânsito, que o nosso Código de Trânsito é a Mulher Maravilha – aquela do antigo seriado, do meu tempo, a Mulher Maravilha! Todo mundo quer saber das Meninas Superpoderosas, que são: o Código do Consumidor, o ECA e a Lei dos Crimes Ambientais. O Código de Trânsito tem os mesmos poderes, só que é antigo, ele já vem de um outro Código, que é de 1966, por isso eu digo que ele é a Mulher Maravilha, tem superpoderes, mas ninguém quer saber da coroa, querem saber só das Meninas Superpoderosas. Então, nós interpretamos muito mal o nosso Código de Trânsito. No art. 1º diz que é direito fundamental de todo cidadão, ele não fala do condutor de veículo automotor e, sim, de todo cidadão, e isso inclui, certamente, o ciclista. Todos nós temos um direito fundamental, e é dever prioritário do ente público e da sociedade respeitarem e fazer cumprir isso.

Eu volto para o assunto que foi colocado aqui: educação. Educação para o trânsito: é dever prioritário do Sistema Nacional de Trânsito promover a educação para o trânsito. Nós temos hoje educação para o trânsito ou temos educação para dirigir veículo automotor? Da pré-escola – está lá, está no Código – até o 3º Grau, não temos isso; nós temos educação para dirigir, a pessoa chega lá, quer se habilitar, vai dirigir. Educação para atravessar uma faixa, para andar de bicicleta, isso é que deveria vir desde a pré-

escola, que, se eu não me engano – algum pedagogo pode me corrigir –, é a partir do quarto ano de idade da pessoa.

Então, trânsito hoje, se a gente não pensar em tentar inserir um direito fundamental, inclusive para o ciclista, que merece essa atenção maior, só não maior que o pedestre, nós vamos continuar tendo essa violência que temos hoje. Nós temos que mudar, certamente, essa cultura, temos, sim, e vamos conseguir isso, mas com o apoio de toda a comunidade, com o apoio de todas as camadas sociais que existem.

A vulnerabilidade do ciclista é algo evidente, só não é maior do que a do pedestre. Nós somos todos trânsito, mas nós não somos iguais, alguns são mais vulneráveis, os ciclistas só perdem para os pedestres. Então, no confronto que existe entre um ciclista e um veículo automotor, sabemos bem o que acontece. E esse conflito tem que ser dialogado, porque a via é uma só, e é aí que eu digo da superação de paradigmas. Como eu falei antes, da Mulher Maravilha, que tem superpoderes, o nosso Código é extremamente moderno, falta interpretá-lo assim. Nós temos que entender que via não é só faixa de rolamento dos veículos. Via deveria comportar a ciclofaixa, a ciclovia – ou uma ou outra –, o passeio público, a calçada; e trânsito não é só veículo automotor, não é só faixa de rolamento. Isso tudo vai de se analisar trânsito numa conceituação mais ampla, valorizando aqueles que têm a vulnerabilidade, que são os pedestres e os ciclistas. Se a gente não superar esses paradigmas e continuar interpretando o Código, nós teremos essa cultura, infelizmente, ainda voltada a essa matriz de movimentação, que é o veículo automotor, infelizmente!

Concordo plenamente contigo quando tu dizes que bicicleta é sustentável, é saudável, só que não é valorizada! Eu fico surpreso que aqui em Porto Alegre não tenha essa valorização, porque aqui a Cidade comporta, de forma topográfica, tem um clima adequado, só que falta, realmente, aquilo que nós todos queremos, que é essa convivência harmônica. E hoje, Ver.^a Sofia, é um grande passo para que realmente isso comece a acontecer.

A educação, se não vier de forma contínua, eu entendo – mas essa é uma opinião minha, não vou nem dizer que é da Defensoria – que é quase que uma falácia. Faz uma campanha, no outro ano faz outra e, daqui a pouco, esquece; tem que ser contínua, da pré-escola até o 3º Grau, educação para o trânsito, não educação para dirigir, nem

educação para andar de bicicleta, não! É educação completa, trânsito valorizando o cidadão, valorizando o outro, sabendo das suas diferenças.

Ocorre bastante a fiscalização, mas só do condutor, do veículo automotor; deveria também ocorrer uma fiscalização do ciclista. Mas aí nós voltamos para a questão anterior: recebeu esse ciclista educação para o trânsito? Não! Então, muitos me falavam assim “ah, mas tem que fiscalizar, tem que multar o ciclista”. Calma lá! Ele nem recebeu educação para o trânsito! E bicicleta, a gente ganha quando é criança, aprende, vai andando, anda na calçada e, quando tu vês, tu estás andando nas ruas! Nós deveríamos receber essa educação na escola e não recebemos, não recebemos no Ensino Médio, não recebemos na faculdade; daí nós vamos enfrentar um mundo onde o carro está lá. Como nós podemos querer fiscalizar o condutor da bicicleta, se ele nunca recebeu uma educação para o trânsito? Fiquei feliz em saber que o senhor faz o sinal de braço, e isso é perfeito! Eu gostaria de um dia, quando estiver andando, ver o senhor fazer o sinal de braço. Eu ficaria feliz!

Eu vou voltar a esse ponto: nós fizemos uma campanha em Capão da Canoa – logo falarei sobre ela –, e quando me questionaram sobre qual o resultado que a Defensoria esperava, eu disse que não ia falar em mortes, porque eu também não gosto de falar muito de números: “Ah, nesse feriado morreram só vinte pessoas, no outro foram trinta” – vai dizer isso para aquele familiar que perdeu uma pessoa que, para ele, era tudo. Então, eu não gosto de falar números, eu falei que queria uma coisa mais positiva. Eu queria, pelo menos, ver um ciclista fazendo o sinal de braço, e eu ficaria feliz. Infelizmente, eu fui removido, a pedido, para a Comarca de Flores da Cunha, a campanha está em andamento, e eu ainda não tive a felicidade de vê-la, mas um dia eu voltarei para ver isso. Agora, passando para esse ponto, eu fiz apenas uma breve introdução desse aspecto do Código de Trânsito, de Direito de Trânsito, e eu tenho um apreço muito grande a essa matéria. A Defensoria Pública está pautando agora suas intervenções, suas ações e pretende, sim, daqui a pouco, através de parceiros, através da comunidade, ampliar esse projeto piloto que falarei agora, que foi implementado na Comarca de Capão da Canoa e Terra de Areia – abrange os Municípios de Capão da Canoa, Xangri-lá, Terra de Areia e Itati -, e pretende, sim, se tiver parceiros, implementar em outras Comarcas, outras cidades, quem sabe para todo o Estado ou, quem sabe, até para o Brasil. Vale a pena sonhar, não é Vereadora? Para todo o Brasil! Então, a gente percebeu que, em Capão da

Canoa, todo o final de semana, antes de começar o verão – a população, nos meses de inverno, gira em torno de 50 mil; no verão, passa de meio milhão –, era comum de cinco a quinze ciclistas lesionados. Normal, por quê? Porque lá – um cálculo feito pela Secretaria de Transportes, vinculada à Secretaria de Cidadania, se não me engano –, em torno de 15% a 20% da população utiliza a bicicleta, muito pouco para lazer e muito para o trabalho. É o veículo de transporte usado para trabalho, e a maioria absoluta dos ciclistas é formada pela população mais humilde. É aquele obreiro, aquela pessoa que vai e usa a bicicleta para ir de casa para o trabalho, do trabalho para casa. E aí a gente percebia condutas totalmente inadequadas, no sentido de segurança, no sentido de direito, ou seja, aquele ciclista que andava no passeio, na contra-mão da via. Muitos se questionavam, a comunidade reclamava que esse ciclista se colocava em risco, e eu batendo a tecla: mas ele não recebeu educação, mas ele não recebeu educação. Como ele vai saber que tem que andar na mão dos veículos, se ele não recebeu educação? Como ele vai saber fazer um sinal de braço, se ele nunca viu o tal do sinal de braço? Vamos implementar nas escolas? Vamos. Quando será o resultado? Daqui a uns 20 anos. Bom, daqui a 20 anos já morreu quase metade daquela geração que a gente quer salvar. Vamos fazer uma coisa mais efetiva.

O que a Defensoria Pública pensou? É o público que queremos proteger, o público mais vulnerável, que é o ciclista nas relações de trânsito. Em Capão da Canoa, por coincidência, também era o público mais humilde, as pessoas mais carentes. Fizemos uma campanha através de palestras, folders e cartazes – eu até tenho alguns pôsteres, se a senhora pudesse pedir a alguém para ir passando –, e que esses pôsteres indicassem, pelo menos minimamente aos ciclistas, algumas regras básicas de segurança. Por que isso? O ciclista é tão marginalizado – aqui eu não conheço bem a realidade – lá em Capão que ele era considerado um subusuário da via. Então acho que ele mesmo não se importava em respeitar regras, se ninguém o respeitava, tanto por falta de educação, tanto por falta desse respeito recíproco. E nós pensamos que, se a gente difunde uma campanha não pelo modo formal da educação, mas, sim, por um modo através de multiplicadores, as pessoas que trabalham nas obras iriam receber esse material nas palestras. A Secretaria da Educação também vai começar a implementar isso, pelas informações que eu recebi, porque essa campanha foi lançada com a presença da Defensora Pública, em Capão da Canoa, em novembro de 2010, ainda está em

andamento, e o prazo inicial dela é de um ano para analisar o número de pessoas lesionadas, que morreram, se diminuiu. Por exemplo, em Capão, em 2010, morreram quatro ciclistas. Como eu falei, não gosto de números, um ciclista para mim já bastaria para implementar a campanha, mas quatro pessoas, para a população de Capão, eu já acho um número considerável! Mas, se morresse um, eu já acharia que seria plausível a campanha. Então essa campanha foi implementada em novembro de 2010, através dessa forma que eu acho muito apropriada.

A Defensoria Pública é uma instituição nova, isso eu não preciso falar, já foi muito falado, é uma instituição que está ainda galgando o seu espaço dentro da comunidade, dentro da sociedade, para poder realmente efetivar aquilo que a Constituição nos autoriza.

Então nós não temos a estrutura para hoje fazer isso. O que nós pensamos, eu e o colega Defensor Público, o Sandro, lá na Comarca de Capão? Podemos fazer a campanha, trazendo os elementos básicos para esse ciclista, de forma visual – porque temos que considerar que muitos deles, pessoas mais humildes, também não sabiam ler, mas o sinal de braço é visível, até pelo sinal –, e que essa campanha seja levada para toda essa população, pela educação, através da Secretaria de Educação, para as crianças, jovens, adultos, operários. Como seria feito isso? Através dessa divulgação, palestras, fôlderes. E isso seria feito pelos multiplicadores.

Como eu e o colega não teríamos condições de abranger toda a Comarca, todo o público alvo que queremos, chamamos as pessoas envolvidas com o ciclismo, as comunidades, presidentes de bairros, as pessoas também envolvidas junto aos Poderes constituídos. Nós fomos às Câmaras de Vereadores que nos acolheram muito bem. E eu digo que a Defensoria Pública e as Câmaras de Vereadores têm uma simetria muito próxima, porque as duas instituições recebem o povo. Aqui é a Casa do Povo, e nós recebemos o povo, então nós temos uma simetria muito próxima com a Câmara de Vereadores, e, nesse trabalho em conjunto, todos os Vereadores receberam o material, os deixavam nos gabinetes e quando chegava alguma pessoa... Vocês daqui da Capital conhecem muito bem Capão da Canoa, onde qualquer estabelecimento tem o seu local para colocar a bicicleta, porque o pessoal anda de bicicleta, é o seu meio de transporte.

Então essa divulgação foi feita através dos multiplicadores. Essa campanha está em andamento e esperamos que tenha um bom resultado: que se socialize, que se amenize o conflito que existe no trânsito, onde, infelizmente, quando acontece a gravidade do fato,

quando acontece o que aconteceu aqui em Porto Alegre, com aquele exemplo da pessoa que atropelou diversos ciclistas, isso possa ser amenizado, e que não aconteça com a parte mais vulnerável, aquela que, se sofrer um contato, sofrer uma agressão no trânsito, vai sair certamente muito lesionada.

A gente só pensa quando acontece a lesão, mas isso não é bem assim, também tem o trauma, tem a violência que acontece pela buzinação, pela grosseria, pela falta de educação – isso a gente não vê, a gente só vê o que acontece de mais grave, isso é um erro muito grave também. Por que a gente vê o evento de trânsito com o veículo automotor? Quantas infrações antes, quantos sintomas esse motorista vem fazendo e não se percebe isso? É a mesma coisa com o ciclista. Quanta agressão verbal, quanta buzinação, quanta falta de respeito até ocorrer um incidente desses? O que nós pretendíamos com essa campanha era que se amenizasse isso e que se mudasse um pouco essa cultura, que só vai mudar quando a gente mudar de pensamento. E isso vai acontecer como? Com a educação, que é um fator preponderante, com a fiscalização de ambos os lados, para o motorista ver: “Opa! Aquele ciclista respeita as regras de trânsito, não está no passeio, faz sinal de braço. Esse, eu tenho que respeitar, porque eu tenho que me respeitar e respeitá-lo, e, acima de tudo, ele é a parte vulnerável nessa relação de trânsito”. Eu acho que só assim a gente vai conseguir um trânsito mais humano, mais seguro, a gente vai valorizar as relações do trânsito.

Por fim, só fazendo um comparativo do que foi feito – gosto de pegar a temática anterior – , falou-se que o sistema de trânsito parece um sistema de gás. Eu já o vejo um pouco diferente, parece um sistema vascular humano: está lá com suas veias maiores, as veias menores; tem alguns problemas, tranca aqui, ali a fluidez é maior. Mas a gente não pode, realmente, pensar numa fluidez maior em prejuízo da segurança. Então, no sistema vascular é a mesma coisa: daqui a pouco, mais rapidamente, estoura uma veia, e acontece o que sabemos. Eu acredito que o sistema de trânsito é meio parecido com o sistema vascular humano. A gente tem que saber conciliar a fluidez com a segurança.

Está empate a situação? Valoriza sempre a segurança. Essa via só comporta tal sistema? Valoriza o pedestre, valoriza o ciclista. Não dá para botar faixa de rolamento? Que pena! Valoriza quem mais precisa, quem mais demanda e quem é mais vulnerável. Obrigado.
(Palmas.)

A SRA. PRESIDENTE (Sofia Cavedon): Muito obrigada, Dr. Juliano. Quero registrar também a presença do Secretário Adjunto da Governança, Marcos Botelho, a quem convido para compor a Mesa; registro também a presença dos Vereadores Professor Garcia, Sebastião Melo e Engenheiro Comassetto – os demais já foram chamados. Nós estamos com 13 vereadores, mais de um terço da Câmara Municipal acompanhando o debate, já temos 11 inscrições. Passo a palavra ao Governo, iniciando nosso Secretário Cappellari. A gente vê se as outras Secretarias querem falar agora ou no retorno.

O SR. VANDERLEI CAPPELLARI: Boa-noite, Presidente Sofia Cavedon; em nome da Presidente, cumprimento os colegas da Mesa, os colegas de Governo, os Srs. Vereadores, senhoras e senhores ciclistas, senhoras e senhores que acompanham este importante debate, esta audiência pública. É muito importante para a Cidade debater esse assunto, levar ao plenário desta Casa, é um processo de educação. O acontecimento desta audiência pública já é parte de um processo de mudança de comportamento, pelo qual a Cidade tem que passar. Nós não somos bichos do mato, nós temos que aprender a conviver em sociedade, aprender a dividir o espaço público.

Nós, pelo Código de Trânsito e por leis municipais, temos a obrigação, na EPTC, de fazer esse processo onde delimitamos direitos e deveres; aplicamos a lei ao cidadão que não se comporta segundo os ditames de lei, e nós temos que fazê-lo cumprir a lei ou então o penalizamos. Temos a obrigação de fazer o processo de educação de trânsito, e está aqui uma equipe muito competente, que faz isso diuturnamente, diariamente lá na EPTC, um trabalho técnico, um trabalho técnico, um trabalho em que nós, em parceria com várias instituições da nossa Cidade, temos desenvolvido campanhas, palestras, trabalhos importantes com adultos e crianças e em todos os modais de transporte da nossa Cidade. Eu quero dizer aqui para o Dr. Juliano que, se lá no Litoral morrem muitos, há maior índice de acidentes com ciclistas, aqui na nossa Cidade ainda continuam sendo os motociclistas os que mais morrem e que também fazem parte do sistema de mobilidade da nossa Cidade.

Eu quero dizer, Presidente Sofia, que eu falo aqui em nome do Prefeito Fortunati, que não pôde estar presente. Eu conversei com ele antes de vir para cá, e tenho conversado constantemente, sobre o comportamento do nosso cidadão, principalmente o cidadão que conduz automóvel aqui na nossa Cidade, que é deveras preocupante. É um

comportamento competitivo, agressivo, desrespeitador. E de um tempo para cá, Presidente, eu tenho notado – e aí o que o Dr. Juliano e o João Carneiro falaram sobre uma campanha muito exitosa feita nessa Cidade, chamando a atenção para a mudança de comportamento, de respeito às pessoas, que é o novo sinal – que estamos num período muito produtivo no sentido de que a grande maioria dos motoristas está parando nas faixas de segurança, dando preferência ao pedestre.

Como o João e o Dr. Juliano disseram, o nosso Código de Trânsito é um dos melhores em relação ao comportamento das pessoas. Nele, há um capítulo muito pequeno que prevê as punições para quem desrespeita essas regras de comportamento, mas ele é muito rico em orientar a postura das pessoas, e como nós, cidadãos, devemos nos comportar para dar segurança; ele é muito rico no sentido de determinar quem tem as preferências; e é muito claro quando diz que é o pedestre, que o grande deve proteger o menor.

Nós temos, aqui na Cidade, Dr. Juliano, um efetivo que poucas cidades têm no Brasil, muito qualificado, tanto no sentido de planejamento quanto de operação e fiscalização. Hoje, temos 542 agentes de trânsito que fazem a operação, a fiscalização e a educação de trânsito, diariamente e diuturnamente, na nossa Cidade, e que têm, na sua grande maioria, até por opção, antes de ingressar na própria EPTC, essa sequência de respeito. Temos, inclusive, ciclistas que trabalham como agentes de trânsito.

Temos uma equipe técnica especializada, e temos aqui quatro técnicos renomados e reconhecidos não só na nossa Cidade, que são o Antônio, o Flávio, a Lisandra e o Régulo. Eles estão, inclusive, revisando o Plano Diretor, que foi feito há um tempo, pois para que sejam implantadas as ciclovias aqui na Cidade, precisa-se da sua revisão técnica e do seu planejamento. Isso tem sido feito diariamente.

Então, para não me alongar, nós viemos aqui com uma grande equipe da EPTC, e estamos aqui com o Secretário-Adjunto, o nosso representante aqui na Casa, inclusive o nosso jornalista, Cláudio Furtado, para ouvir as pessoas. E eu quero deixar muito claro que nós nunca tratamos aquele trágico incidente como um acidente de trânsito. Desde que tivemos conhecimento daquele incidente, nunca o tratamos aquilo como acidente de trânsito, e sim como uma tentativa de homicídio, que é diferente. Aquilo é um comportamento que não se pode tratar como comportamento de um motorista de trânsito,

aquilo tem que ser tratado como tentativa de homicídio, e o Judiciário tem feito isso com muita clareza e muita propriedade.

Presidente, nós temos um Grupo de Trabalho lá na EPTC, coordenado pela nossa Coordenadora de Educação, a Léa, que está aqui presente, e com participação de muitos ciclistas e uma rica contribuição no sentido de desenvolvermos políticas e campanhas, porque, como disse o Dr. Juliano, não se faz campanha por uma semana e depois se abandona. Nós fizemos educação de trânsito com a criança que está lá na creche, lá na EPTC, e aí fica muito claro o que o Dr. Juliano coloca aqui, que é um princípio básico nosso na educação de trânsito: nós não ensinamos a criança a conduzir veículo, nós ensinamos a criança a ser cidadã, a se comportar na via. Por exemplo, quando for à escola, a não se desgrudar da mãe, do pai ou do responsável, porque é aí que acontecem as tragédias.

Então, ao longo dos 13 anos da existência da EPTC, Presidente Sofia, acho que a gente conseguiu grandes vitórias na nossa Cidade, e isso representa pouco do longo caminho que a gente tem que trilhar. A gente vai fazer isso junto com a sociedade, porque não se faz mudança de comportamento e principalmente de educação, que é tão necessária na nossa Cidade... A gente trata disso lá na EPTC, e está aqui o nosso grupo técnico, que sempre me cobra isso, que a bicicleta é um meio de transporte, que não é simplesmente uma forma de lazer, mas é um modal de transporte, e a gente trata isso como modal de transporte. Um dia, Carneiro, a gente vai chegar lá, e não precisaremos de ciclovia para que o ciclista possa se deslocar na nossa Cidade. Já há exemplos disso no nosso próprio Estado. Eu não acredito que o porto-alegrense não possa superar isso e que não possa chegar ao respeito, ao comportamento seguro em relação ao nosso ciclista. Nós logo vamos chegar muito próximo nesse sentido.

Em relação à ciclofaixa, nós tivemos uma experiência muito traumática para a Cidade. Tivemos o Caminho dos Parques, que era um projeto até interessante, mas com alguns problemas de planejamento, e acho que isso também acabou prejudicando esse projeto importante que foi implantado na Cidade. Para os senhores terem uma ideia, em cada feriado, em cada domingo, a EPTC guinchava em torno de 50 veículos que desrespeitavam a ciclofaixa, e, ao longo dos anos em que ela perdurou, foi um processo lento, de desqualificação. Por último, não tivemos outra medida a não ser terminar com aquela ciclofaixa Caminho dos Parques. Acho que é um processo que deve ser

continuado, e a nossa equipe técnica está avaliando como se deve e qual é a melhor forma de implantar as ciclofaixas na nossa Cidade. Eu ainda tenho muita esperança de que um dia a gente vai aprender a se comportar e a respeitar o espaço público, acho até que em um futuro muito próximo.

Nós vamos continuar com o nosso trabalho, de forma intensa, com relação ao respeito ao pedestre. Na semana que vem, estaremos lançando uma nova etapa do novo sinal, em que vamos intensificar ainda mais a fiscalização. A nossa fiscalização vai ser muito mais rigorosa, e isso vai ser um processo contínuo e permanente para aquela minoria dos nossos cidadãos que teima em não se comportar adequadamente, que vai ter que ser penalizada. Não tem outra forma. Nós vamos fazer esse trabalho, que é a nossa obrigação legal, e nós temos a determinação de governo, do nosso Prefeito Fortunati, para que a gente realmente trabalhe nesse sentido. Até o final de 2011, a Cidade de Porto Alegre deverá reconhecer que aqui o pedestre é respeitado, e, conseqüentemente, em cascata, nós vamos atingir outros modais, principalmente o de transportes, que é o ciclista, que é o caminho a ser seguido.

Nós vamos chegar lá. Obrigado, e vamos estar aqui ouvindo, para poder compartilhar informações. Por isso, eu fiz questão de trazer uma grande equipe da EPTC para que a gente pudesse sair daqui com algumas sugestões, com algumas informações, com percepções de todos para poder levar e debater internamente lá na EPTC. Obrigado a todos. (Palmas.)

A SRA. PRESIDENTE (Sofia Cavedon): Obrigada, Secretário. Os demais Secretários – estamos aqui com quatro Secretarias – vão escutar, e depois, se acharem necessário, vão intervir no final, e eu agradeço, a fim de que se priorize a fala do movimento social. Os Vereadores também estão se inscrevendo; então, a cada duas falas da cidadania, vamos incluir a fala de um Vereador; pode ser assim? Vamos começar com a fala do Sr. Alcebíades Adil Santini, Presidente do Fórum Latino Americano de Defesa do Consumidor. Nós estamos combinando cinco minutos; temos um relógio aqui, que dará um sinal avisando o finalzinho.

O SR. ALCEBÍADES ADIL SANTINI: Boa-noite a todos. Cumprimento a Presidente e, por extensão, todas as autoridades aqui representadas. Eu quero ser muito breve, porém

quero ter um pouquinho a inteligência de fazer algumas provocações em algumas colocações pertinentes ao assunto. Eu sou um aposentado do Ministério de Justiça. Nós lideramos, aqui no Estado, uma experiência única no Brasil, uma entidade que representa os consumidores. São 70 entidades, que incluem os três Poderes e as três esferas – Estado, Município e União –, além de movimentos sociais, e o assunto defesa do consumidor inclui obrigatoriamente um serviço essencial, que é o transporte, e a segurança do transportador, do transportado, do motorista, do pedestre ou do ciclista.

Eu tenho sempre questionado, é uma coisa que me preocupa muito: primeiro, se os seres vivos pudessem avaliar a atitude e o comportamento dos seres humanos, com certeza, eles mandariam extirpar a nossa espécie do planeta, porque o que nós fazemos nenhum outro ser vivo faz. Então, o que está faltando é exatamente o respeito, o tratamento digno ao ser humano, a educação. Parece que essas coisas estão se perdendo. Acho que nós vamos agravar a situação da relação humana, das atitudes, do comportamento, mas vamos melhorar; acho que temos alguns desafios muito importantes.

O que eu vejo em toda a situação – e eu vejo pouco movimento no mundo e no Brasil – é que ninguém pensa o mundo que nós queremos daqui a vinte, cinquenta ou cem anos; ninguém pensa no Brasil que nós queremos daqui a cinquenta, cem anos, e ninguém pensa na Porto Alegre que nós queremos a longo prazo. Nós somos muito imediatistas, nós trabalhamos sempre em cima de conflitos, de crises. E nós temos uma postura de trabalhar no pré-conflito, na pré-mediação e no pré-processual.

Por isso que o Poder Judiciário também participa, a Defensoria Pública participa, o Ministério Público participa... Enfim, eu acho que o ser humano tem, sim, caminhos eficazes, efetivos, desde que possamos reunir todos os atores de um segmento, esteja esse segmento em conflito ou não, para que esses atores sejam os principais modificadores de atitudes e comportamentos sociais aceitáveis por todos. E, para ter sucesso um segmento, aí vamos citar o segmento de transporte – e aí o nosso Presidente Cappellari, eu tenho acompanhado muito, é um grande executivo, um grande gestor público –, mas eu me preocupo, porque eu abandonei o carro em Porto Alegre. Eu só ando de bicicleta ou só ando a pé e eu conheço Porto Alegre toda ela a pé, eu sou um cara que caminha 20 quilômetros por dia. Eu sou aposentado, tenho tempo, mas 80% do meu trabalho é voluntário, fazendo exatamente mediação e assessorando o consumidor no conflito com o fornecedor, que não respeita, muitas vezes, o consumidor. E, muitas

vezes, o consumidor também não é um consumidor consciente, porque acaba adquirindo produtos e serviços de origem duvidosa, e aí ele não tem direito.

Mas, voltando ao assunto do transporte, eu acho, Presidente, que aqui faltam vários atores. A iniciativa é nobre; agora, eu posso dizer de cadeira que as coisas, no Brasil, acontecem por três iniciativas: por interesse dos poderes constituídos, por interesse dos poderes econômico-financeiros ou por interesse dos movimentos sociais. E eu acredito muito mais nesse terceiro, e vou citar dois exemplos: o Procon de Porto Alegre só existe porque surgiu um comitê, liderado pelo Fórum – e aqui está o Ver. Sebastião Melo e vários outros Vereadores que conhecem –, e só existe depois de quinze anos de tentativas, porque se reuniram todos os atores: Defensoria Pública, Ministério Público, Poder Executivo, e aí fizemos acontecer.

A elaboração do projeto é a coisa mais fácil, e, normalmente, muitas vezes, nem todos os gestores públicos têm o perfil adequado à atribuição do cargo, e a maioria não sai do gabinete. Então, como é que um gestor público vai administrar transporte, se ele não conhece todos os tipos de transporte? Isso só se conhece saindo do gabinete. Como é que ele vai tratar da Saúde, se ele não visita os postos de saúde?

Então, o que nós temos de fazer – e aqui é a proposta final – é criar um comitê para Porto Alegre. Aliás, eu estou pedindo uma Audiência para a senhora, para criarmos um projeto da Porto Alegre que nós queremos. Dentro do projeto que nós queremos, temos vários comitês, e todos eles têm conflitos. A ideia é a seguinte: não se gasta energia, nem criatividade em encontrar culpados, vamos gastar a nossa inteligência em somar esforços, ter todos os atores. Tem disputa de beleza, e este é o grande problema. Quando alguém quer ser melhor do que o outro, fracassa o movimento. Então, nós temos que ter uma convergência respeitosa, construindo soluções, definindo quem faz o que, em que prazo, a responsabilidade e, principalmente, tornar públicas as conclusões desse comitê. Então, no transporte, Dr. Cappellari, eu acho que podemos incluir o pedestre, incluir ciclovia, mas nós vamos criar, talvez, um projeto-piloto do transporte que nós queremos para Porto Alegre. Vou citar o caso dos trancamentos de cruzamentos e do desrespeito aos semáforos, pois eu ando a pé e observo muito mais, talvez, do que a própria fiscalização.

Em Florianópolis, há câmeras em todos os semáforos, e todo mundo respeita. Consumidor e fornecedor que não é educado, só há um caminho: é mexer no bolso. Não

há outra forma. Então, aí é o seguinte: dinheiro não é problema. Vocês têm vários exemplos de Secretários Municipais que fizeram muitas coisas, e eu fiz, como no Ministério de Justiça; fomos pioneiros em fechar postos de gasolina, sem dinheiro. Por quê? Porque o empresário, quando vê que a iniciativa pública tem interesse coletivo e coloca isso na extensão da coletividade, ele não deixa de colocar dinheiro. Então, se for problema de dinheiro, há vários empresários com quem podemos fazer parceria pública e privada, Projeto PPP, e outras alternativas. O que nós temos muito papo e pouco ato. Eu acho que nós temos que convidar outros atores e fazer acontecer. Esta é a minha contribuição. (Palmas.)

A SRA. PRESIDENTE (Sofia Cavedon): Vamos marcar imediatamente, Alcebíades. O Sr. Helton Scheer de Moares, ciclista, está com a palavra.

O SR. HELTON SCHEER DE MORAES: Boa-noite a todos. Espero que consiga falar tudo o que eu gostaria nestes cinco minutos. Em primeiro lugar, quero agradecer à iniciativa de terem criado esta Audiência para quem pedala há bastante tempo. Eu e meus amigos aqui nos surpreendemos, às vezes, que possa estar indo tão bem este progresso em busca de uma solução. E me agrada ver, também, que todas as opiniões colocadas até agora mostram visões complementares e diversificadas sobre o problema, porque, pela própria formação profissional, nós sabemos que, às vezes, buscar soluções não é o melhor passo inicial antes de se compreender o problema.

No caso do trânsito ou dos problemas que giram ao redor do trânsito na nossa Cidade, temos um problema muito complexo. Um sinal de como esse problema é profundo e também complexo são algumas afirmações que foram feitas, a começar pela Presidente Sofia, que disse que somos corajosos; acredito que ela não queria dizer corajosos por reivindicarmos nossos direitos, mas corajosos por sairmos à rua. Sair à rua de bicicleta não deveria ser um ato de coragem, mas eu não recomendaria que a minha mãe saísse de bicicleta em Porto Alegre. Hoje eu o faço por uma questão talvez de coragem, de falta de noção, não sei. O colega ao lado da Sofia ali disse que gostaria muito de sair com o colega ciclista, para ver como é que é. Nós vemos, então, que existe um modal de transporte que não se compreende direito como é que funciona. As pessoas que não

andam de bicicleta não têm como avaliar as necessidades, as possibilidades, as limitações de quem anda de bicicleta.

O Cappellari falou que, por incrível que pareça, os motoristas estão parando na faixa. Se um europeu vem para cá, ele vai dizer: “Como ‘por incrível que pareça’? A faixa não foi feita parar?” Então, é muito importante este debate que está acontecendo, esta contribuição, sob diversas perspectivas, para compreender melhor o problema, para se escolher o problema certo para resolver – porque acho que não tem coisa pior do que perder esta oportunidade e ficar com a ilusão de que o problema foi resolvido por alguma medida ou algum conjunto de medidas, quando, na verdade, ele continua, e a oportunidade se perdeu.

Eu vim aqui, então, para dar os meus 50 centavos de contribuição para esta compreensão, eu vi que tem muita gente capacitada aqui para pensar a respeito. No meu entender, o problema do trânsito é um componente de uma série de problemas que acontecem no mundo em geral, em particular em Porto Alegre, e mais em particular ainda com uma parcela dos usuários do trânsito, que são os ciclistas. Esses problemas estão dentro de um quadro contínuo de pioras que surgiram desde a introdução do automóvel, quando o ser humano foi dotado da habilidade de se locomover muito mais rápido do que a natureza o programou para se locomover, num ambiente de privação sensorial, que é o automóvel, dentro do qual ele não escuta direito, não enxerga direito, não tem condições de perceber direito o que está acontecendo com o ambiente e com as outras pessoas que compartilham daquele ambiente. E o trânsito envolve pessoas das mais diferentes origens, com os mais diferentes objetivos, e espera-se que, através desse extremamente restrito conjunto de sinais que eles emitem e que não são sempre os mesmos, não são sempre compreendidos da mesma forma, isso funcione. Que bom que funciona, a gente não vê centenas ou milhares de pessoas morrendo por dia, são só dezenas ou alguns punhados.

Na minha opinião, Porto Alegre, em especial, conta com três níveis de problemas: um problema de nível de infraestrutura, um problema técnico, portanto, administrativo; um problema antropológico, que é o problema do ser humano dirigindo, do brasileiro dirigindo, especificamente; e o problema de falta de entendimento, que é o ciclista que tem que dividir o seu espaço com o motorista, principalmente se a gente for resumir o conflito a ciclistas *versus* motoristas, no sentido de que o motorista não tem, talvez, como avaliar

direito, ele não conhece as necessidades do ciclista, e ele não sabe escolher um modelo de comportamento adequado para o ciclista, e, no fim das contas, toda a comunidade sai perdendo com isso.

Falando sobre esses três problemas. O problema administrativo é que com o advento que eu falei, do automóvel, a demanda por espaço, a demanda por velocidade cresceu sem controle, surgiu, reativamente, uma ciência nova, recente, chamada Engenharia de Trânsito, que ainda está evoluindo, só que talvez ela evolua mais devagar do que o fenômeno que ela aborda. E, aí, quando a gente fala que a gente tem um problema para resolver, como o colega falou, se são três níveis de problema: nível político, nível econômico e nível social, público, coletivo, o problema de trânsito, para o Engenheiro, é como ele vai fluir todos aqueles carros que aparecem para fluir. O problema do comerciante, problema de trânsito, se os carros não conseguem estacionar na porta da loja dele, ele tem um problema de trânsito; o problema da população são todos os outros problemas, eu não deixo o meu filho de nove anos andar na rua sozinho, porque ele não tem segurança para isso. Eu, com nove anos, já andava; hoje já não dá mais.

E aí a Engenharia de Trânsito opera, independente das melhores intenções, dentro de modelos científicos que não necessariamente contemplam todos os componentes, e corre-se o risco de ver e de acontecer o que eu tenho visto acontecer, e acho que os colegas têm visto acontecer, que é um pedaço de parque ser “fagocitado” pelo tráfego de veículos motorizados... (Palmas.); é ver toda a extensão de uma avenida enorme ter as suas calçadas roídas pela metade para beneficiar o tráfego de veículos motorizados; é ver o pessoal que trabalha no Parque Ramiro Souto, por exemplo, ser orientado a abrir os portões do Ramiro Souto, onde tem duas placas enormes dizendo que é proibido entrar com veículo particular automotor, para que eles estacionem ali, já que o estacionamento do Araújo Vianna está em obras, acredito que seja por isso, é terrível ver os veículos andando sobre o Parque Marinha do Brasil no final de semana, e assim vai, eu poderia me prolongar.

Então, o que eu tenho para chamar a atenção é o seguinte: para que os engenheiros de tráfego, as pessoas que pensam nas melhorias do trânsito de Porto Alegre pensem na Cidade que a gente quer, pensem no dever do Governo de pensar na maioria, e dos órgãos públicos de pensar na maioria dos usuários da via e da comunidade em geral independente de estarem usando a via ou não. Quem mora na frente de uma avenida não

está usando a via, e considerem a hipótese de esse tipo de obras: viadutos, alargamentos, não resolverem nenhum problema, que eu acho que não resolve, o trânsito se expande como um gás, mas, ao invés disso, estarem criando problemas difíceis de resolver no futuro.

Os outros dois problemas eu vou só citar. É o problema do motorista que está dentro do carro, e, conforme o próprio Walt Disney já percebeu há 60 anos, ele se transforma de uma maneira tal, que ele tem a oportunidade de ceder a todos os seus impulsos destrutivos, inclusive isso é explicitado muito claramente nas propagandas de veículos automotores, sem que seja coibido esse impulso. Acho que educação para o trânsito não é só controlar o veículo, não é educação para conduzir o veículo, é educação para controlar o seu impulso ao volante. E, por fim, o problema do motorista que não consegue se botar no lugar do ciclista. Os motoristas não têm como, e não têm nem a obrigação, então, se for falar em campanha, se for falar em facilitar a vida dos ciclistas, que é uma parcela da solução dos problemas, seria muito interessante que eles soubessem de coisas que só a gente sabe, porque, por exemplo, às vezes, a gente não consegue andar tão rápido quando deveria, porque a gente está cansado; às vezes a gente consegue andar muito mais rápido do que eles imaginam que a gente seja capaz, porque a bicicleta é um veículo veloz; às vezes a gente não consegue andar em linha reta por causa das condições da via, por causa da própria natureza da condução do veículo; passar muito perto, passar voando, cortar a frente só para ficar parado na sinaleira, isso são coisas que prejudicam muito a gente e que não fazem tanta diferença para o motorista. E, principalmente, chamar a atenção para o fato de que a gente existe, porque, hoje mesmo, o meu chefe me falou: “Eu me considero um motorista razoável.” Mas eu ando na Av. Protásio Alves, eu falei. “Ah, na Protásio não passa ciclista nenhum.” Não passa, porque tu não percebes, eu todo dia que passo lá, vejo seis ou sete passando. “É mesmo?” O Código de Trânsito tem vários artigos falando de ciclista. Perguntei: conheces os artigos? “Não.” Tu não conheces os artigos do Código de Trânsito que falam sobre os ciclistas e as bicicletas? “Não, não sabia.” Pois existem. Então, chamo a atenção para esses três componentes: engenharia de trânsito, que leve a nossa Cidade em direção a um futuro sustentável como se quer, e não a uma leucemia – para usar a metáfora do companheiro ali – de carros particulares; há o problema do impulso ao volante, que deve ser, sistematicamente, trazido à tona e reprimido, a partir do autocontrole mais do que a lei ou

da presença da autoridade; e o fator bicicletas, que têm necessidades próprias diferentes dos veículos motorizados, são muito mais velozes que os pedestres, é um veículo à parte e merece ser tratado de uma forma diferenciada. Era isso, obrigado. (Palmas.)

A SRA. PRESIDENTE (Sofia Cavedon): O Ver. Carlos Todeschini está com a palavra.

O SR. CARLOS TODESCHINI: (Saúda os componentes da Mesa e demais presentes.) Quero saudar a Mesa Diretora por ter encampado esta Audiência Pública. O manifestante que me antecedeu disse que não aconselharia sua mãe a andar de bicicleta na Cidade, e, esses dias, meu filho que estuda na UFRGS, moro a Rua dos Andradas, me perguntou: “Pai, como eu faço para ir à aula de bicicleta?” Eu disse: eu também não te aconselho. Do jeito que as coisas estão, e com a deseducação do trânsito, não é possível. Mas nós estamos tratando, na Câmara, debates junto ao Governo para ter como fazer com que essa realidade seja transformada. Eu moro próximo à Casa de Cultura Mário Quintana e o meu deslocamento até a Câmara é a pé, todos os dias, são 16 minutos, vou e volto, duas vezes por dia, aproveito e faço o meu exercício, que faz muito bem. Mas isso é uma coisa que não é usual, é completamente excêntrico, conforme o companheiro que me antecedeu. A gente faz, mas somos raridade, e eu acho que isso tem que ser uma mudança de cultura muito grande. Então, eu e a Ver.^a Fernanda estivemos no Fórum do Clima, em Copenhague, e, nesses dias, eu contava na Rádio Bandeirantes – que daqui a instantes, inclusive, me dirigirei para lá para continuar esse debate que tenho pautado -, e estava relatando: Copenhague tem um milhão e quatrocentos mil habitantes, portanto, do tamanho de Porto Alegre, e tem um milhão e cem mil bicicletas, tem ciclovias em praticamente todas as ruas, algumas ciclofaixas e alguns espaços compartilhados. O trânsito é excelente, alicerçado no metrô, no trem, nos ônibus e na bicicleta, bicicletários e infraestrutura. E também não é diferente no Japão, em Kyoto em especial, o valor da bicicleta tem um valor extraordinário.

Então, eu penso, Sr. Secretário, a quem me dirijo, que nós temos a situação do Caminho dos Parques, que foi um plano piloto, que tem que ser retomado, mesmo tendo que enfrentar toda essa situação. Por quê? Porque foi o primeiro e, mesmo sendo um plano piloto, tem que começar. Eu acho que nós deveríamos ter um plano piloto, não só para o lazer, como foi o Caminho dos Parques aos domingos. Nós temos que ter um plano piloto

para a mobilidade, para as necessidades do trabalho, do estudo e de toda fruição que a cidade demanda, e urgente. (Palmas.) E eu penso também que esse plano piloto deva ligar, no mínimo, a cidade antiga, o Centro Histórico, com a UFRGS, a Redenção, o entorno e, talvez, até a Pontifícia Universidade Católica, de imediato. Assim como, do outro lado também, o Centro Histórico ao Bairro Navegantes, são seis quilômetros, que não há nenhuma dificuldade em fazer. E tem que, de imediato, sacrificar um espaço da via do automóvel, tem que ter essa atitude. (Palmas.) Eu fui nesses dias fazer esse caminho a pé, como poderia ser feito próximo ao Centro Histórico à Redenção? Pela Av. Salgado Filho. Talvez esteja até no detalhamento no Plano Ciclovitário, e tem que sacrificar uma pista dos automóveis, porque tem que dar aquele sentido que o João Carneiro falou que a via de trânsito tem de funcionar como a “luz de um tubo que transporta líquido”, porque isso vai fazer com que uma bicicleta seja um carro a menos e que reedue as pessoas e que sensibilize para uma nova realidade que temos de viver. (Palmas.) Eu estou nessa luta e penso que temos de fazer isso como determinação objetiva desta Audiência Pública, meu caro Secretário Cappellari, implantar, em questão de 30, 90 dias, um caminho alternativo que possibilite que meu filho possa ir para a faculdade de bicicleta, porque hoje ele está indo a pé, e ele gostaria de ir de bicicleta. Um abraço a todos. Obrigado e boa audiência.

A SRA. PRESIDENTE (Sofia Cavedon): O Sr. Silvio Nogueira, do Movimento em Defesa da Orla do Rio Guaíba, está com a palavra.

O SR. SYLVIO NOGUEIRA PINTO JÚNIOR: Boa noite a todos e a todas, Presidenta da Câmara, Mesa e platéia em geral. Esta audiência não ocorre por acaso, teve de acontecer em Porto Alegre uma situação dramática, quando um automóvel, dirigido por um ser humano, atropela ciclistas, não um, não dois, mas mais de uma dezena de ciclistas. Eu fiquei muito chocado com esse fato; eu vi, na televisão, repetindo várias vezes, e cheguei a chorar inclusive. Aquilo, para mim, parecia que aquilo não estava ocorrendo. A minha Cidade, numa Cidade conhecida mundialmente pela construção da democracia participativa, do Orçamento Participativo, passa agora a ser conhecida mundialmente por um incidente dessa natureza. E a responsabilidade,... Não é por acaso, não é um problema do ciclista, do trânsito, mas das políticas públicas que estão implementadas

nesta Cidade. Políticas públicas que têm toda uma convivência junto com o poder econômico. Essas questões da Copa do Mundo aqui estão muito ligadas. (Palmas.) A Prefeitura não pensa – tendo como objetivo 2014 – em construir todo um sistema de ciclovias para atender as necessidades que estamos vivenciando nesta Cidade, necessidades colocadas, inclusive, por representantes da Prefeitura Municipal. E isso não ocorre. Então, essa questão não é só sobre as bicicletas, as ciclovias ou o trânsito de Porto Alegre, é a discussão que todos nós queremos fazer: que Cidade queremos em termos de qualidade para o conjunto de toda sua população. Essa discussão está embutida nessa questão. Nós que discutimos, no Fórum de Entidades desta Câmara, o Plano Diretor, sentimos na carne e nas discussões, no dia a dia, durante três anos, as dificuldades que tivemos para construir e colocar meia dúzia de emendas que beneficiassem a população desta Cidade, porque o peso que lá estava era o do poder político e do poder econômico que decidem essas questões. Por isso, os jovens que estão aqui hoje têm de ter a compreensão que essa questão das bicicletas, do trânsito, da mobilidade de Porto Alegre está inserida na questão geral, que é uma questão política. Política não num sentido partidário, mas no sentido de política públicas. É isso que tem de ser visto e entendido por vocês todos e, principalmente, pelos jovens que aqui estão. Os problemas ocorrem e, daqui mais uns dias, no dia 14 mais precisamente, ocorrerá uma Audiência Pública sobre a questão do Código Florestal. Isso é fundamental não só para o campo, mas também para as cidades, porque tivemos uma discussão dura nesta Câmara de Vereadores sobre a questão dos limites da orla do Rio Guaíba, quando queriam colocar ali espigões, prédios, privatizando a orla do Rio Guaíba. E se não fosse uma proposta do Ver. Ferronato, (Ininteligível.). Mas agora, a própria Câmara, como é comum, modificou a metragem de 60 metros para 30 metros, em função da Copa do Mundo e dos empreendimentos que estão sendo feitos nesse período. São empreendimentos que visam os negócios da Copa. Querem privilegiar os negócios da Copa; não a sua população, não a cidade de Porto Alegre. A cidade de Porto Alegre não é só edifícios, a cidade de Porto Alegre é feita por seres humanos que vivem no Centro e vivem nos seus bairros e tem que haver qualidade de vida. E essa é a discussão que serve a essa questão. Vocês, que são jovens especiais e que tiveram essa tragédia envolvida nessas questões, têm que ter presente essa questão, e por isso é importante que vocês participem desta Audiência e de outras Audiências e dos movimentos sociais que querem

defender a população de Porto Alegre, que querem defender que Porto Alegre não seja vendida, não seja negociada para os grandes empreendimentos que dizem que isso beneficia a Cidade (Palmas.) Não é a Cidade que é beneficiada, não é a maioria da população que é beneficiada; beneficia, sim, os grandes negócios que são feitos nesta Cidade e que nós não temos participação. Avante, companheiros, nessa disposição, nessa luta que estamos levando.

A SRA. PRESIDENTE (Sofia Cavedon): Valeu, Sylvio. O Sr. Eduino de Mattos, Conselheiro do Plano Diretor, está com a palavra.

O SR. EDUINO DE MATTOS: Boa-noite a todos, eu sou Conselheiro do Plano Diretor da Capital. Boa-noite Ver.^a Sofia Cavedon, Presidente desta Câmara; quero cumprimentar todos da Mesa. Pessoal, eu sou um ciclista também, já passei dos 60, mas sou um ciclista, eu ainda pedalo, só que a minha bicicleta está pendurada na parede, porque eu não tenho coragem de sair pelas ruas de Porto Alegre. Com o que eu vejo aí, não há condições. Ver.^a Sofia Cavedon.

Parabéns pela pequena viagem que fizeram de barco, que foi uma proposta desta Cidade, foi um passo que a Cidade deu. O Fórum de Entidades da Câmara de Vereadores teve uma parte fundamental na implantação desse transporte hidroviário Porto Alegre/Guaíba, no qual a Presidente levou a Câmara de Vereadores com a proposta diferenciada, que nós cobramos, de que tenha transbordo neste barco na Zona Sul: Lami, Belém, Novo, Ipanema e Assunção. Meus parabéns, Vereadora.

Pessoal, eu estive fazendo um curso em 2007 e 2008, na França, e uma coisa eu observei lá, três tipos de pistas para andar de bicicleta, a ciclovia, a ciclopista e a ciclovia mista. Todas elas têm placas diferenciadas que dizem como é que os pedestres têm que caminhar junto com as bicicletas. Na Restinga foi feita uma ciclovia que não serve para nada. Foi feita como exemplo para a Cidade, pelo Prefeito, mas ninguém usa, porque ela é exatamente um passeio público. (Palmas.) Assim não dá. O nosso ciclista, que estava aqui na Mesa e saiu agora, falou na questão da velocidade em Porto Alegre. Olha, pessoal, nós temos que nos preocupar com a velocidade dos veículos em Porto Alegre, a Cidade está parando. Cada dia está parando mais. Eu peguei o ônibus Ipiranga/PUC, que sai lá da Intercap, eu moro próximo de lá, para vir ao Centro, e ele não vem por corredor

de ônibus. São 8km, eu cronometrei, ele levou 48min até o Centro. Olha, dá quase para a gente andar a pé. Eu não estou criticando a EPTC aqui, Cappellari, a EPTC não tem culpa disso.

Secretário Dornelles, eu quero colocar uma proposta, porque nós já criticamos, nós já sabemos quais os problemas que existem. Em 2007, quando eu retornei da Europa – eu estava fazendo um curso lá –, eu fiz um pequeno projeto, e nós estávamos debatendo a questão da reformulação do Plano Diretor, em fazer a primeira ciclovia, que seria um modelo – o Ver. Carlos Todeschini falou há pouco –, fazer um plano-piloto. Esse plano-piloto eu coloquei num pequeno projeto através do Plano Diretor. Foi aprovado na Cauge, acompanhado pelo Presidente da EPTC, eu não lembro como era o nome dele, eu tenho toda a documentação, e isso foi incluído no modal de Porto Alegre, que são 12,8km ligando o Anfiteatro Pôr do Sol com o Campus da UFRGS, lá na divisa de Viamão. Um terreno plano, tem área suficiente dos dois lados da Av. Ipiranga, o custo é baixo, o risco é mínimo, caso fizessem a ciclovia ali. E vai servir a milhares de trabalhadores e estudantes que estão na Lomba do Pinheiro, no Partenon, na Intercap, na Leste. Está caindo de maduro.

Em 2010, no início do ano, eu fiquei sabendo, no Plano Diretor, através do Gabinete do Prefeito, que há essas contrapartidas já prontas, para se fazer a ciclovia, que é do Bourbon, do Shopping Praia de Belas e do Zaffari.

Então, Secretário Dornelles, vamos transformar a Av. Ipiranga na vitrine cultural de Porto Alegre, para nós mudarmos essa situação. Eu convido todos os ciclistas que estão aqui para fazermos uma faixa, não digo pressionar a SPM, mas acho que podemos trabalhar junto com a SPM, e vamos apresentar essa faixa ali na Av. Ipiranga: Primeira Ciclovia Já! Por que, não?

Muito obrigado.

A SRA. PRESIDENTE (Sofia Cavedon): Obrigada, Eduino. O Ver. Elias Vidal está com a palavra.

O SR. ELIAS VIDAL: Sra. Presidente, Ver.^a Sofia Cavedon; Cappellari, Dr. Juliano, em seus nomes, eu cumprimento os demais senhores e a Mesa desta Casa, quero dizer que sou um agraciado, porque um quilômetro e meio de ciclovia passa a cinco metros da

minha portaria, na Av. Diário de Notícias. Então, acho que sou um indivíduo que consegue avaliar a beleza maior de uma ciclovia. Vindo de lá, antes, havia um gargalo, estrangulamento tão assassino que querer morrer era passar ali, por trás, hoje, o BarraShoppingSul. Agora tem como avançar, depois se pega um pedaço curto e, logo em seguida, a orla do Guaíba de novo.

Temos três bicicletas em casa. Já estamos usando bem mais do que antes. Estou muito mais tranquilo e seguro quando a minha filha sai de lá e vai à Usina do Gasômetro, ao Parque Marinha do Brasil ou ao Parque da Redenção. Quando ela cansa um pouco, eu venho de carro e levo a bicicleta, mas dá para sentir a diferença.

Para contribuir e parabenizar esta Casa e os senhores por esta Audiência, porque este é o instrumento legal, democrático de ver melhor e de tomar melhor uma decisão, quero dizer que nós não poderíamos discutir Portais, anel viário, metrô, sem falar em ciclovia. Acho que tinha que se fazer um *link* aí: quer discutir metrô, tudo bem: metrô elimina carros, bicicleta também. E colocar em pé de igualdade. Parece loucura, não é? Vamos falar em metrô? Então temos que falar de bicicletas.

Eu também tive o prazer e o privilégio, como muitos dos senhores – e temos que ter um cuidado, quando se vem aqui na frente, e se fala..., porque de repente alguém pode dizer assim “ele está querendo se exibir que esteve na França...” Eu também estive na França. Estive na Holanda. Estive, há 20 anos, nos Estados Unidos, e me impressionei quando atravessei uma avenida e os carros todos pararam para mim, e eu disse: o que está acontecendo? Fiquei, assim, de boca aberta. Parei do outro lado e disse: acho que aconteceu alguma coisa. Voltei de novo, e foi só botar o pé no asfalto, e todos pararam para eu atravessar. Pensei: “estou grandão, hein?” E nem era Vereador! E nem fui com o dinheiro de Vereador, viu, gente. E atravessei umas dez vezes para lá e para cá, porque fiquei fascinado com isso. Fui três vezes à América do Norte, e numa delas presenciei os *rack* nos ônibus. O motorista para, coloca a bicicleta, levanta e segue a viagem. Isso foi em 1995. A primeira vez, eu fui em 1990, e agora fui mais recentemente. São experiências que temos que ver no mundo lá fora, como muitos dos senhores já tiveram a oportunidade.

Eu quero dizer que vejo, hoje, na frente do prédio, passando estudantes com as suas bicicletas, vejo crianças com suas bicicletas pequeninhas acompanhando a família – coisa mais linda! Com segurança! Eu vejo jovens fazendo esporte, exercício, jovens sarados,

meninas saradas, fazendo exercício, mantendo a saúde. Mas sabem o que eu vejo? E confesso para vocês que me faz bater forte o coração e me emociona quando falo. É ver passando, às vezes, na madrugada, um cidadão com uma mochila nas costas, numa bicicleta velha, surrada, vindo do trabalho. Olho da minha janela e vejo: ele vai de bicicleta, para sobrar um pouco mais para comprar o leite, para comprar o pão, para comprar o feijão. Então, gente, não dá para discutir metrô sem discutir ciclovias, não tem como; o resto é bobagem, é besteira. Vamos botar metrô para dar mais espaço para carro? Não, se vamos botar metrô, vamos abrir espaço para ciclovias. É o que eu penso. Obrigado. (Palmas.)

A SRA. PRESIDENTE (Sofia Cavedon): O Sr. Pablo Weiss, ciclista, está com a palavra.

O SR. PABLO WEISS: Primeiramente, boa-noite a todos os presentes; Sra. Presidente, integrantes da Mesa, Vereadores, colegas ciclistas! Subo aqui com um pouco de tristeza, tristeza de quem já participou de diversas reuniões, de diversos debates e de algumas audiências, acompanhado, acredito, de alguns Vereadores que estavam aqui presentes e não estão mais; tristeza no sentido de que várias reivindicações e várias situações já foram apresentadas e muito pouco foi feito pela utilização da bicicleta como meio de transporte ou lazer na cidade de Porto Alegre. Com esse sentimento de tristeza, subo aqui para solicitar um compromisso: de iniciativas imediatas e realmente possíveis de efetivação rápida voltadas para o uso da bicicleta. Já faz muito tempo que audiências vêm acontecendo, faz muito tempo que esses encontros vêm ocorrendo; em contrapartida, os ciclistas de Porto Alegre e, indiretamente, toda a sociedade de Porto Alegre não vêm recebendo nenhum retorno. Ao contrário do que disse o colega da Defensoria Pública, eu não acredito que o problema do Código de Trânsito com relação ao uso da bicicleta seja um problema de interpretação. (Palmas.) Ele é um problema mais grave; é um problema de conhecimento. O desrespeito aos ciclistas de Porto Alegre, e de todo o Brasil, acredito eu, ocorre em função, principalmente, da falta de educação do motorista. Não digo “falta de educação” no sentido de “ah, que motorista mal-educado”, não é nesse aspecto, mas na falta de educação pelo desconhecimento, do Código de Trânsito, por parte do motorista, dos artigos relacionados ao uso da bicicleta. Nós fizemos um levantamento com mais de uma centena de motoristas; 80% deles acreditam que a bicicleta deve

trafegar em cima da calçada. Isso é um absurdo, porque, ao contrário do que disse o nosso colega, o ciclista nunca recebeu educação de trânsito, mas o motorista já recebeu, porque ele possui uma Carteira de Habilitação; então, é, no mínimo, exigível que ele conheça os artigos que regulamentam o uso da bicicleta e saiba que aquela bicicleta que trafega na via, na frente dele, não está atrapalhando, não está no local errado. (Palmas.) Muitos motoristas acreditam, erroneamente, que a bicicleta deva trafegar em cima da calçada. Enquanto essa mentalidade não for alterada, nenhum motorista vai respeitar o ciclista que trafega na via. Nenhuma campanha foi feita até hoje, em Porto Alegre, buscando conscientizar o motorista em relação ao uso da bicicleta.

A EPTC e outros órgãos já fizeram várias campanhas voltadas ao ciclista, muito boas campanhas, só que, até hoje, falta o resultado delas. Já existe uma iniciativa da EPTC na elaboração de um panfleto para a educação do motorista com relação ao uso da bicicleta, mas só um panfleto vai mudar a mentalidade dos motoristas de toda uma Capital, de todo um Estado? Acredito que a iniciativa seja válida, mas, infelizmente, não acredito num resultado eficaz. Acho que temos que primar por uma campanha nos meios de comunicação de massa – televisão, rádio, Internet, sejam os veículos que forem –, para a conscientização e o conhecimento dos artigos que envolvem o uso da bicicleta nas nossas vias. Eu fiz essa sugestão em uma outra reunião que nós tivemos, há uns 30 dias, na EPTC, e aí foi levantada a seguinte questão pelo Secretário Busatto: olha, nós não temos verba para isso. Eu acho essa uma posição equivocada, por quê? Porque a verba do Plano Cicloviário também deve ser utilizada para campanhas de educação do uso da bicicleta. Todos nós sabemos que um quilômetro de ciclovia, hoje, custa 100 mil reais, ou mais. Não seria a hora de repensarmos a utilização dessa verba prevista para o Plano Cicloviário? O que é mais eficaz para quem utiliza a bicicleta, a implementação de um quilômetro ou dois de ciclovia neste ano, ou uma campanha educacional efetiva de respeito ao ciclista? Eu acho que é extremamente importante revermos a aplicação dos valores do Plano Cicloviário: primeiro, para uma campanha educacional; e, segundo, para a criação de ciclofaixas em Porto Alegre, por quê? Porque elas vão trazer um benefício muito maior aos ciclistas, que não vão ter que aguardar 5, 10, 15 anos, para a implementação de uma malha viária composta somente de ciclovias.

Um outro ponto que também é bastante relacionado à educação e deve ser ressaltado, é que muitas pessoas dizem estiveram na França, e que lá todos respeitam a ciclovia; e

outros dizem que estiveram na Inglaterra, na Holanda, e em diversos outros Países. Por que isso não dá certo no Brasil? Por que não existe o respeito pelo uso da bicicleta no Brasil? É simples, não foi criada ainda uma consciência no motorista, do condutor do veículo automotor no sentido de que, quanto maior for o uso de bicicletas, melhor será o trânsito, até para o próprio motorista. Se 500 motoristas passarem a utilizar bicicleta, aquele motorista que não quiser utilizá-la, porque não quer ou porque não gosta, mesmo assim, se eu respeitar a bicicleta, eu vou ter um benefício próprio, vou poder usar o meu carro de forma mais rápida.

Então, por meio de campanhas educacionais, essa mentalidade deve ser criada. Primeiro, a situação do respeito ao ciclista, pelo conhecimento dos direitos do ciclista para o motorista. Destacando que a bicicleta deve andar na via, que o lugar da bicicleta é na via. A bicicleta é obrigada a andar na via. A bicicleta não anda na via por opção.

Só para finalizar, essa campanha nunca foi feita, e acho que existe a verba, a verba do Plano do Cicloviário pode ser utilizada, uma vez que o Plano Cicloviário também prevê campanhas educacionais. E a criação de ciclofaixas é uma alternativa de implantação imediata, que resolveria, que ajudaria muito a situação dos ciclistas de Porto Alegre. Muito obrigado pelo espaço. (Palmas.).

A SRA. PRESIDENTE (Sofia Cavedon): O Juliano Viali dos Santos, que foi citado, quer fazer uma observação.

O SR. JULIANO VIALI DOS SANTOS: Só para comentar ao orador. Na verdade, o que expressei é que o Código, na verdade, é mal interpretado pela sua amplitude, porque a sociedade, em seu todo, ainda pensa o Código é a penas mais uma Lei. Não. É um Código, como o Código do Consumidor, ele deveria refletir para a sociedade novos paradigmas, e isso infelizmente ainda não acontece.

E a respeito do condutor, realmente concordo contigo, é o que comentei aqui: o condutor recebe a educação para dirigir, simplesmente, não recebe educação para conviver com os demais. Então, ele sequer sabe que existe o ciclista, como foi comentado por um ciclista, ele nem vê o ciclista na via, porque para ele é como se fosse um objeto. Ele não vê uma pessoa na via. Eu concordo contigo – acho que me expressei mal – no sentido de que o condutor do veículo automotor só recebe o ensinamento para dirigir o veículo, saber

quais são as infrações, decorar placas, e nada mais. Ele deveria receber uma educação para transitar, respeitando todos os que estão no cenário viário. Só um complemento. Obrigado. (Palmas.).

A SRA. PRESIDENTE (Sofia Cavedon): O Sr. Paulo Roberto Alves está com a palavra.

O SR. PAULO ROBERTO ALVES: Boa-noite, Presidente Sofia, aos componentes da Mesa e a todos os presentes. Eu estou representando a Federação Gaúcha de Ciclismo, em nome do Presidente Marcos Lorenz, e também faço parte da Associação Ciclística Zona Sul.

Voltando um pouquinho na história. Em 1890, Porto Alegre tinha dois velódromos: um na Redenção e outro na Rua Voluntários da Pátria. A Federação Gaúcha de Ciclismo existe desde 1936. Nós colocamos em nosso blogue uma carteirinha de ciclista. E o pai do nosso treinador, hoje, Dagoberto Heizelmann, que já foi campeão Gaúcho, teve que fazer um teste para receber uma carteirinha para utilizar o veículo, era a bicicleta. Nós, da Federação, acreditamos que uma criança, um adolescente com menos de 14 anos não deve utilizar a bicicleta junto com os veículos, até porque só se tira a carteira de motorista com 18 anos, então como alguém com menos de 14 anos vai compartilhar – hoje, não se fala mais não se fala mais compartilhar – vai utilizar a bicicleta junto com os carros? A gente sabe que é muito perigoso, eu também não deixaria, no caso, a minha filha, se ela não fosse apta ou mais velha, utilizar a bicicleta junto com os carros. O que quero dizer com isso? Que precisamos, é claro, de educação.

Gostaria de pedir tanto para o Secretário Cappellari quanto para o Cássio Trogildo, Secretário da SMOV – pena que ele não está aqui –, a revitalização de espaços públicos que ainda temos para a bicicleta, e vou citar o caso da pista de ciclismo do Parque Marinha do Brasil, criada há mais de 30 anos com o intuito de abrigar provas de ciclismo amador.

A Federação desenvolve vários eventos em todo o Rio Grande do Sul, desenvolve também a educação de ciclistas mirins. O que é isso? Em outros países existe isso, ou seja, a educação na já escola. Como a própria Fundação da Diza Gonzaga, que tenta implantar a educação de trânsito nas séries iniciais, a Federação também quer que a educação de trânsito seja aplicada nas séries iniciais, a partir das crianças. E sabemos

que, na Zona Sul de Porto Alegre, muitas crianças utilizam a bicicleta para se deslocar à escola. Eu, que moro naquela região e sou Presidente da Associação, sei, porque estou sempre treinando na Zona Sul, eu vejo várias crianças com 10, 11, 12 anos utilizando a bicicleta para ir à escola – há escolas na Zona Sul que possuem bicicletário –, mas essas crianças não sabem utilizar a bicicleta, elas andam na contramão, elas não usam capacete, elas não têm as noções básicas.

Então, eu gostaria muito de fazer um pedido para o Cappellari e para a Sra. Sofia, que, quem sabe, revitalizássemos a pista de ciclismo do Parque Marinha, já que não temos condições de possuir, aqui em Porto Alegre, um velódromo nos moldes da União Internacional de Ciclismo. Se tivéssemos um velódromo nos moldes da UCI, nós poderíamos até sediar uma copa do mundo de ciclismo aqui em Porto Alegre, mas como isso ainda é um passo a dar mais para frente, eu acho que agora seria o caso de colocar asfalto novo na pista de ciclismo, e a EPTC, por sua vez, pintar a (Ininteligível.).

A gente, da Associação e da Federação, vai desenvolver escolinhas gratuitas para educar o ciclista, porque sabemos que ele também tem que ser educado, não adianta ter a ciclovia, a ciclofaixa, se não soubermos utilizar. Então, acreditamos que a ciclovia é muito importante também para uma cidade. Muitas pessoas falam que a ciclofaixa é muito mais fácil de fazer. Com certeza, a ciclofaixa é muito mais fácil de fazer, mas tem que existir a ciclovia, porque, mesmo com relação à ciclofaixa, há pessoas que não gostariam de utilizá-la, porque têm medo de andar perto dos carros, principalmente as pessoas mais velhas e as crianças. Então, a ciclovia vai atender a esse outro grupo de pessoas mais idosas, de crianças, e até mesmo de pais ou, enfim, qualquer pessoa que tenha medo de andar junto dos carros. Acreditamos que não tem como fazer ciclovia em todas as vias da Cidade, mas a sugestão da Federação é que sejam implantadas ciclofaixas com divisor físico – se forem implantadas, que elas sejam com divisor físico, como, por exemplo, olhos-de-gato. Nós fizemos uma viagem ao Chile, e lá existem muitas ciclofaixas com divisor físico igual a do bairro Restinga.

Então, fica aqui a nossa sugestão de revitalização da pista de ciclismo do Parque Marinha. (Palmas.).

A SRA. PRESIDENTE (Sofia Cavedon): Depois de duas manifestações da população, eu passo a palavra ao Ver. Airto Ferronato.

O SR. AIRTO FERRONATO: Cara Presidente Sofia, nossas autoridades que compõem a Mesa, senhoras e senhores, a minha saudação a todos. Eu ouvi diversos exemplos de países lá da Europa, e agora ouvi, na nossa última manifestação, uma referência ao Chile. Eu também estive no Chile, em 1994. Na época, eu já era Vereador de Porto Alegre, fui convidado para fazer uma palestra sobre orçamento e finanças na Cidade de Iquique, no norte do Chile. Ficamos surpresos ao ver que lá os veículos paravam para que o pedestre tivesse a possibilidade de atravessar a rua. E agora, quase 20 anos depois, há alguns dias, num jornal de Porto Alegre, vi uma foto de um veículo no qual, atrás, estava escrito: “Eu paro na faixa de segurança”. E lá nós víamos que aquele carro havia sido abalroado por um veículo que veio atrás dele. Então, vemos que a questão também é de cultura do motorista brasileiro e muito especialmente de cultura do motorista de Porto Alegre. E concordo, sim, que, a partir do momento em que o motorista compra um carro velho, ele já se transforma no senhor dono da Cidade. Essa é uma questão de educação do nosso cidadão e cidadã de Porto Alegre, e me faz lembrar aquela velha expressão grega: “A volúpia do mal alheio”, ou seja, no bom português, antes ele do que eu. Então Porto Alegre tem, sim – e o Brasil não foge disto –, a cultura do eu ser o maioral, porque tenho um carro velho.

Tenho uma visão estratégica de longo prazo para a cidade de Porto Alegre. Não dá para pensar apenas nas questões de hoje para amanhã, minha cara Ver.^a Fernanda, precisamos pensar uma visão estratégica para Porto Alegre. E o Sylvio mencionou isto, fui eu que apresentei a proposta de uma preservação de 60 metros da orla do Guaíba. E disse que tinha o sonho – e continuo tendo – que Porto Alegre pode e deve ter, ao longo das margens do Guaíba, uma área verde preservada e, escrevi na proposta, uma ciclovia. A proposta foi apresentada, foi vetada, e o Veto foi mantido.

Eu concordo com a ideia trazida aqui de que, na verdade, há necessidade de campanhas educativas. Elas efetivamente são mais ágeis, mais rápidas, e podem trazer resultados em tempo menor; agora, não podemos esquecer da visão estratégica de longo prazo. As regiões metropolitanas e Porto Alegre precisam pensar numa modificação desse olhar da extraordinária velocidade, como falou o nosso Presidente, da velocidade sem pensar na segurança. Porto Alegre – eu disse esses dias – não tem mais solução, e as grandes

idades, com relação ao pensar no automóvel. A ciclovia é uma das questões que devemos pensar com detalhes.

A proposta que apresentei, na época, é basicamente a seguinte: temos aqui desenhadas algumas ideias de ciclovia. Só para rapidamente trocar algumas ideias aqui: temos lá na Av. Sertório, temos a outra aqui da Av. Ipiranga, uma série de ciclovias projetadas aqui na orla do Guaíba. Se completar, lá da Av. Sertório, vindo para o bairro Centro, haverá a ciclovia aqui no nosso Cais da Av. Mauá, e já temos nessa região, indo mais ao sul, então Porto Alegre abrigaria um belo sistema inicial.

Para concluir, quero dizer que sou Presidente da Comissão Especial aqui da Câmara que começa a tratar da Copa de 2014. Estão previstos recursos para 40 quilômetros de ciclovia a ser concluída até 2014. Como Presidente da Comissão, convido todos para fazer um encontro, aqui na Câmara, para discutir o que fazer com esses recursos. Eu concordo com o Sylvio, quando ele diz que não podemos fazer da Copa alguma coisa para buscar obras para agora e depois seja lá o que Deus quiser; nós precisamos pensar nas ações da Copa, para trazer um legado positivo e favorável para a cidade de Porto Alegre. E todo e qualquer legado só será positivo se pensar na sustentabilidade dos processos, se pensar na questão social, tendo, na figura humana, o seu centro, e se pensar também na questão ambiental para a cidade de Porto Alegre. Está feito o convite. Um abraço a todos. Muito obrigado. (Palmas.)

A SRA. PRESIDENTE (Sofia Cavedon): Voltamos aos cidadãos do Movimento Social. A Sra. Melissa Webster está com a palavra.

A SRA. MELISSA WEBSTER: Boa-noite. Vou ser meio breve, porque os meus amigos ciclistas falaram bastante. Quero ressaltar algo que não foi dito aqui, mas é muito importante, pegando o exemplo da Av. Diário de Notícias. Ciclovia não é na calçada, não pode ser na calçada. Jamais. (Palmas.) Sabe-se bem que a calçada é espaço só de pedestres; então fazer ciclovia na calçada é realmente uma vergonha, porque alimenta aquilo que, sei lá, 80% dos motoristas acham, que lugar de bicicleta é na calçada. Aquilo alimenta esse pensamento errado.

Então, gostaria muito que ali mudassem e que fizessem a parte para os ciclistas na pista, e não na calçada.

O que espero que se faça, a curto prazo, já foi dito, mas eu vou repetir, coisas que não têm muito custo e que não difíceis de serem feitas, que são as ciclofaixas, que muitas pessoas dizem que não há espaço para fazê-las. (Palmas.) Olha, Porto Alegre tem espaço, de sobra, para fazer ciclofaixas. Parece-me que a maioria dos motoristas acha que Porto Alegre tem pouco estacionamento, eu acho o contrário, acho que tem demais. (Palmas.)

Quem conhece as leis deve saber que o Governo não tem obrigação de dar estacionamento para um transporte que é privado. Eu gostaria que vocês repensassem isso, porque vocês não têm obrigação de ficar criando estacionamento para o transporte privado.

Uma coisa que espero seja feita, a curto prazo, é tirar o estacionamento de um lado da rua e fazer uma ciclofaixa. É uma coisa que não deve ter muito custo, e que realmente vai dar bons resultados.

A instalação de lombadas é uma coisa, creio eu, que tem um custo mais barato e mais fácil do que botar “pardais”, e que vai fazer os motoristas diminuírem a velocidade, especialmente antes das faixas de segurança, onde não têm sinaleira.

Eu gostaria de saber também onde foi aplicado o dinheiro anual que prevê o Plano Diretor Cicloviário? Creio que não foi aplicado. Onde ele está e no que foi aplicado? (Palmas.)

Um exemplo que vocês poderiam pegar também é o da Prefeitura do Rio de Janeiro, enfim, no Dia Mundial sem Carro, no dia 22 de setembro, em que ela participa, e para esse dia ela toma várias medidas, como tirar estacionamento das ruas em muitas partes. E também recentemente fecharam a Lapa, nos finais de semana, para os carros. Seria maravilhoso ver isso no bairro Cidade Baixa, porque nesse Bairro, no final de semana, à noite, é um horror, há engarrafamento de carros. Eu aposto que a maioria das pessoas ali bebe, sendo que isso atrapalha muito os pedestres e os ciclistas. Então, acho que isso poderia ser feito também, para fazer uma Cidade pensando nas pessoas, e não nos automóveis.

Em relação à educação, que certamente tem que ser feita em sincronia com a estrutura, uma coisa que eu gostaria de ressaltar também e que deve estar bem ao alcance da EPTC, é fazer uma educação especializada, fazer reuniões com os motoristas de ônibus, de lotação e táxi, porque esses motoristas desrespeitam muito os ciclistas. Já fui fechada

por ônibus, lotações já buzinaaram muito para mim, e com relação ao taxista não vou nem comentar, porque, quando vejo taxista perto de mim, eu já fico com cuidado dobrado. Então, como eles estão ali na EPTC, como vocês estão com eles, acho que vocês poderiam fazer isso que seria importante e aumentaria a nossa segurança. Era isso na verdade. (Palmas.)

A SRA. PRESIDENTE (Sofia Cavedon): Isso que a Melissa disse que vocês tinham dito tudo!

(Manifestação fora do microfone. Inaudível.)

A SRA. PRESIDENTE (Sofia Cavedon): Este é um tema, o da passagem de ônibus é outro. O Sr. Klaus Stefan Volkmann está com a palavra.

O SR. KLAUS STEFAN VOLKMANN: Boa-noite a todos os excelentíssimos amigos e companheiros desta Cidade. Venho aqui lembrar uma denúncia que fiz, no ano passado, no Centro de Referência a Vítimas de Violência, contra a Prefeitura e contra a EPTC. Há cinco anos, sou ciclista, fui me acostumando devagarinho ao trânsito, só que quatro coisas fizeram eu perceber que o ciclista está totalmente desamparado na Cidade. Primeiro, quando comecei a prestar atenção nessas coisas, foi um fino que recebi de um carro da EPTC, eu tenho o espelho aqui. Ele veio para o meu lado, um carro com uma sirene, pensei que fosse da Brigada, fiz sinal e pensei: não importa que é da Brigada, ele tem que me respeitar, mas ele veio para o meu lado, veio para o meu lado, e tirou um fino. Eu nem sabia que podia ter tomado a placa dele, etc.; eu não era ativista naquela época, e isso me tornou um ativista.

Depois, aconteceram dois finos que levei, muito perto de um fiscal da EPTC, sendo que sobre um deles eu quase caí por cima. Então, eu parei a bicicleta e me fiz de louco e perguntei: “Não é uma infração talvez leve ou média tirar fino de ciclista?” Ele disse que sim, só que ele não deu multa. A gente vê que nunca existiu multa para isso. Não sei se, nesses últimos tempos, existiu alguma multa. Não sei se nos últimos tempos, desde esse dia, que faz alguns anos já, se foi dada alguma multa contra alguém que desrespeita o ciclista.

Eu sinto que a EPTC tem para o ciclista o pior sentimento de todos, que, na verdade, é falta de sentimento, ela ignora o ciclista. Então, eu preferia que eles tivessem raiva de mim, eu preferia qualquer coisa, menos ignorar o ciclista. (Palmas.)

Então, eu sinto que Porto Alegre não tem um órgão que proteja o ciclista e o pedestre. Digamos assim: houve a campanha, mas, na minha opinião, por algumas semanas, a EPTC fez o trabalho que ela tinha que fazer o ano inteiro. E já que ela foi tão curta, na minha opinião, ela foi ruim. E a gente sempre ressaltava que morreram menos pessoas, mas houve muito mais acidente. No ano que vem, pode ter mais acidentes e morrer mais pessoas. Então, no acidente pode morrer ou não, o importante é diminuir a quantidade de acidentes. E como é que se faz isso? Como se pode fazer uma campanha sem dar estrutura?

Hoje, um motorista de carro vem dirigindo, e ele vê uma placa, há muitos lugares que têm placas que limitam a velocidade a 60 quilômetros por hora, e uma faixa logo adiante. Mas 60 quilômetros por hora é muito rápido. As faixas são depois de curva. Na faixa há um caminhão que parou para o pedestre ultrapassar, mas o motorista pode pensar que ele parou por outro motivo. Como é que ele vai saber se há um pedestre ultrapassando ali ou não. Então, tu tens que botar a lombada antes de todas as faixas. Parece que essa situação não é interessante, porque parece que a nossa Cidade foi feita para dar lucro, e não para o bem-estar das pessoas. Então, essa situação não importa. Tem que existir a lombada ali, para a pessoa poder caminhar. Eu, quando caminho em Porto Alegre, às vezes, fico assim, e olha que sou galo! (Risos.)

O que aconteceu depois do episódio em que essa pessoa tomou uma atitude absurda, passando por cima das pessoas? Parece que está melhor de andar em Porto Alegre. Houve toda dessa divulgação, assim, e as pessoas estão desviando lá longe. Eu vejo no meu retrovisor que as pessoas dão o sinal e diminuem a velocidade. Está ótimo assim, está muito diferente. Parece que o Ricardo Neis fez mais pelos ciclistas, pelos porto-alegrenses, do que as entidades, do que a Prefeitura. (Pausas.)

Há uma última coisa que vou falar, que é sobre o panfleto do Beto Moesch, muito bem escrito, muito legal, no qual consta que previa 1.3 milhões de reais, previa 2 milhões de reais, na Lei tinha isso planejado, mas não foi feito. Depois há uma Lei que prevê que 20% do valor arrecadado em multas deve ser utilizado para fazer ciclovia e para programas de conscientização. Mas isso é feito? É uma pergunta, porque eu sou metido a

filósofo, e como toda a pessoa que pensa muito, ela se dá conta da própria ignorância. É só uma pergunta que eu queria fazer. Já que tantas pessoas morrem pelo não cumprimento dessas leis, não seria um crime não cumprir essas leis? É uma pergunta que deixo no ar. Não fiscalizar as leis que protegem o ciclista também não seria um crime? É só isso. (Palmas.)

A SRA. PRESIDENTE (Sofia Cavedon): A Ver.^a Fernanda Melchionna está com a palavra.

A SRA. FERNANDA MELCHIONNA: Ver.^a Sofia, em seu nome eu cumprimento todos os integrantes da Mesa. Saúde muito especialmente os ciclistas de Porto Alegre, todos aqueles que estão aqui para a Audiência, e aqueles que protagonizaram uma bela mobilização no dia 25 de março, mostrando, nas ruas, a indignação dos ciclistas, tanto pela prisão do Ricardo Neis quanto pela cobrança dos órgãos públicos a respeito da execução de uma série de leis que foram aprovadas. Nesse sentido, eu queria falar sobre duas coisas. Uma, o Elder soprou, quando a Melissa saía da tribuna, que acho fundamental, que é a questão da lógica da mobilidade urbana e a lógica da Cidade. Ele falava do custo da passagem de ônibus. Isso é sintomático para a gente pensar a lógica que está sendo construída para a nossa Cidade. Uma Cidade em que a passagem do ônibus sobe a 10%, custando R\$ 2,70, é uma forma de induzir que as pessoas andem de carro. Uma Cidade em que as lotações, os ônibus os táxis, os carros, sistematicamente, desrespeitam os ciclistas e jogam-se sobre os ciclistas e os pedestres. Esses dias, eu quase fui atropelada por um ônibus, quando o sinal estava fechado, e o motorista tocou – o sinal estava passando do amarelo para o vermelho -, e simplesmente acelerou o ônibus. Ainda bem que deu tempo de voltar, ou seja, uma lógica de sempre beneficiar o transporte individual, colocando, evidentemente, o entupimento das vias urbanas e uma lógica em que vale mais a pena ter duas vias para estacionamento na Rua da República, na Rua Demétrio, em todas as vias, a ter uma ciclofaixa que custa quase nada para a Prefeitura. Custa vontade política, custa atitude, custa comprar briga, custa ter coragem de dizer que Porto Alegre vai ter outra lógica. (Palmas.) Custa, sim, ter vontade de fazer e comprar os enfrentamentos, como, por exemplo, a questão que o Cappellari falava sobre o Caminho do Parque. Eu não tenho dúvida de que muitos carros tinham que ser

guinchados, quando estacionavam no Caminho do Parque. Agora, acontecendo de a EPTC e a Prefeitura fecharem o Caminho do Parque, quem se beneficia? A lógica do carro ou a lógica da bicicleta? Qual deveria ser a atitude de quem quer construir uma Cidade que tenha o direito à Cidade, o direito às pessoas, o direito aos ciclistas, o direito a exercer a cidadania plena? Seria multar, guinchar, fazer, primeiro, campanha educativa e, sistematicamente, garantir que aquele caminho funcionasse, para que as pessoas pudessem usar a sua bicicleta.

Mas não quero falar só como intuito de lazer, eu queria pegar três coisas concretas, porque vocês trouxeram muitas coisas. O Pablo falou coisas importantíssimas aqui sobre a questão das atitudes, mas há coisas básicas e quase não custam: sobre a ciclofaixa já foi falado, aliás, o Marcos, na reunião lá com a Prefeitura, falou muito bem para o Secretário Busatto sobre essa questão das ciclofaixas e, desde então – na verdade foi dia 28 de fevereiro aquela reunião. De 28 de fevereiro a 7 de abril, em nenhuma rua foi feita a ciclofaixa que tu reivindicaste na reunião, endossada por nós. E nós temos que ter um plano imediato de ruas para que possamos fazer a ciclofaixas em 30, 60, 90 dias. Ter *rack* nos ônibus, começando por casa; os ônibus da Carris têm que ter *rack* para estimular que as pessoas saiam de bicicleta e utilizem o modelo de transporte integrado, para as ciclovias saírem do papel.

Quando nós votamos o Plano Diretor Cicloviário, aqui, havia a previsão de começar em duas grandes avenidas, e foi votado em 27 de maio de 2009. Seriam as Avenidas Sertório e Ipiranga. Alguém viu?

Então, que essas previsões que tinham sido votadas como as primeiras metas num programa, Melissa, que previa 40 milhões até 2022 para construir um sistema integrado de 495 ciclovias, ciclofaixas, rotas, bicicletários, parados – enfim, uma série de diretrizes fundamentais para a cidade de Porto Alegre, sejam executadas. E agora será cobrado como contrapartida do Hipermercado Zaffari. Para nós é ótimo, aliás, que bom que irão cobrar a contrapartida dos grandes empreendimentos, porque muitos grandes empreendimentos na cidade de Porto Alegre sequer deixam alguma contrapartida para a população da Cidade. Agora, a lógica de construir as ciclovias não pode só depender da contrapartida das empresas, tem que ser uma política pública da Prefeitura, que tem um orçamento, para 2011, de quatro bilhões de reais. Não posso acreditar que seja muito cem mil reais, que foi o que trouxeram como custo para construir uma ciclovia, num

orçamento de quatro bilhões. E não posso acreditar que numa Prefeitura que gastou 13 milhões em publicidade, em 2010, não possa destinar uma parte da verba dessa publicidade para fazer publicidade de conscientização da população de Porto Alegre sobre o direito e a responsabilidade que os automóveis têm com os ciclistas e com os pedestres; aliás, incentivando o uso de bicicleta.

Não quero me estender, porque acho que o debate que o Silvio trouxe é fundamental, sobre a Copa de 2012. Infelizmente, a lógica que temos visto é a dos grandes empreendimentos, é da segregação especial, é a lógica dos grandes negócios, e não a lógica da vida, da melhoria da Cidade para a população. Mas é fundamental que pelo menos o debate e algumas medidas concretas saiam do papel, assim como os bicicletários. O exemplo nasce em casa e vejo um monte de prédios públicos que sequer têm bicicletário na Cidade, a exemplo do Mercado Público para o qual teve que haver mobilização e reclamação dos ciclistas para sair um bicicletário, respeitando aqueles que querem usar um dos melhores pontos turísticos da nossa Cidade com a sua bicicleta; tiveram que brigar para ter direito ao bicicletário. Ainda bem que houve, mas é só um exemplo de vários.

Para concluir, como dizia Einstein, a vida é como andar de bicicleta, para a gente seguir mantendo-se em equilíbrio, tem que estar sempre em movimento. Viva os ciclistas, e Viva a luta daqueles que querem de Porto Alegre uma Cidade melhor. (Palmas.)

(Não revisado pela oradora.)

A SRA. PRESIDENTE (Sofia Cavedon): O Sr. Artur Elias Carneiro está com a palavra.

O SR. ARTUR ELIAS CARNEIRO: Boa-noite, Vereadora Sofia; demais autoridades; amigos, amigas; cidadãos, cidadãs, primeiro queria pedir desculpas pela audácia de tomar a palavra, porque certamente aqui tem pessoas mais qualificadas, mas a ânsia, às vezes, de ser ouvido se sobrepõe ao bom senso. Enfim, quem está acompanhando esse assunto e essas mobilizações, há muitos anos, fica com ânsias de dizer algumas coisas. Então, queria fazer um pequeno desabafo, mas que também tem o sentido de fazer um pequeno questionamento; talvez seja uma coisa descartável ou não, deixo para cada um julgar. Não era uma Audiência, mas uma reunião de trabalho que houve aqui nesta Casa, numa outra sala, há seis meses, mas não foi no plenário. Eu lembro que, depois de ter

terminado, eu escutei a fala de um representante da EPTC, que não me recordo o nome e acredito que não está aqui presente – sou muito ruim para nomes e para visionomias também -, que se dirigiu ao nosso querido Lagartixa, o Paulo Alves, que é uma conhecida e importante liderança da questão cicloviária e ciclística, e meio que fez uma gozação com o fato de que, segundo ele, quando da inauguração da chamada ciclovia da Restinga, parece que havia pouquíssimos ciclistas presentes, e aí eu preguei a frase de ele falando: “Mas só vai tu, Lagartixa; só tem tu, Lagartixa!” Na visão dele, que, a meu ver, serve a uma maneira de pensar muito confortável, é ótima para essa visão “carrólatra” que não vá ninguém mesmo. Mas foi um evento lá.

Mas aí fiquei pensando: “Mas que coisa mais inadequada isso!” Agora, quando houve aquela manifestação pós-incidente tenebroso, que reuniu duas mil pessoas, onde estava essa pessoa? Será que ela foi lá? Quando houve a última Massa Crítica, em baixo de chuva torrencial, em que estavam entre 300 e 400 pessoas?

Ouçó falar muito, aqui mesmo, até por falta de uma palavra melhor, a gente é – e agora quando me chamaram para usar a palavra, fui qualificado como ciclista. Eu acho estranho isso, assim como achei estranho ele dizer que foi só o Lagartixa, naquela inauguração, como se ser ciclista fosse alguma espécie de condição existencial. Eu acho tão esquisito isso: ser ciclista – a não ser que seja um profissional do ciclismo, que é uma coisa, acredito, muito rara no nosso País, não sei se existe alguém que viva do ciclismo, enquanto ciclista, enquanto atleta. O que significa ciclista? Eu não sou ciclista, embora eu pedale em média 5 mil quilômetros por ano, embora eu tenha construído uma bicicleta cargueira para poder pedalar com meus filhos; eu sou um ser humano, sou pai de família, sou músico profissional, quer dizer, quando eu acordo de manhã sou todas essas coisas, quando vou dormir, eu também sou; mas, ciclista, eu só sou quando estou pedalando. O que eu quero dizer com isso? É estranho! Ninguém diz: eu sou um motorista. Parece que é uma minoria ética ou opção sexual minoritária, ou uma profissão, é muito estranho! A bicicleta é só uma ferramenta, não é nada de tão especial, a bicicleta em si não é uma coisa especial.

O que eu quero dizer com isso? É que naquela ocasião, daquela inauguração, por que as autoridades que lá tinham que estar não foram de bicicleta? Já que iam inaugurar uma ciclovia, por que não dão o exemplo para a população? Porque alguém que é alcunhado de ciclista tem que ser aquele que anda de bicicleta e que, com isso, poupa energia,

poupa o ar, poupa espaço; por que algumas pessoas são ciclistas e todos os outros não são ciclistas? Essa separação é uma coisa que, ao meu ver, não faz nenhum sentido. Eu acho que a gente é simplesmente cidadão, quando anda de bicicleta é ciclista, quando dirige um automóvel é motorista; eu, por exemplo, dirijo, eventualmente, automóvel. Eu não gosto muito porque eu tenho preguiça, carro é uma coisa muito cansativa, eu acho que é um negócio meio inconveniente, mas, às vezes, é preciso, e eu uso, tenho carteira, aliás, há pouco, gabaritei a prova para a renovação!

Pedestre também: “Ah, a pessoa é pedestre!” Mas quem não é pedestre? Só quem é paraplégico, não é? Eu acho que devemos repensar essa divisão. Eu queria convidar a todas as autoridades a também andarem de bicicleta, por que não? Não pensem nessa divisão como se fosse de classes sociais, ou etnias, ou opção sexual, ou alguma coisa assim, não é isso, a bicicleta é só uma ferramenta, não é mais do que isso, não é uma coisa que deveria separar as pessoas.

Eu queria, rapidamente, endossar esse sentimento que é bastante forte, bastante negativo em relação ao Poder Executivo. Parece que o Legislativo está muito aberto a essas questões, mas o Executivo, realmente – e não é dessa gestão, é de muito tempo -, é visto, por nós, que estamos batalhando por uma cidade mais suave, mais agradável, é visto quase que como um inimigo, e isso não é de graça. O representante da EPTC aqui falou: estamos estudando a reforma do caminho dos parques, porque ele não funcionou. Eu cheguei a pensar, na hora, desculpe-me, que fosse uma piada. Estão estudando há quantos anos? Há quantos anos ele está fechado? E ele foi fechado porque o infrator se impôs ao Poder Público, porque a EPTC cansou de guinchar carros, o que é uma coisa muito estranha, porque, se essa lógica fosse estendida para outras infrações, a EPTC teria que, necessariamente – a EPTC, o Detran, e todos, a União –, desativar todas as lombadas e todos os pardais. Por que só a infração contra o ciclista é que vence? A infração que gera lucro não vence, porque esse lucro é bem-vindo, e acho que é bem-vindo mesmo, só que a Lei que o Klaus citou, que eu fiquei sabendo dela nessa reunião que eu mencionei antes, segundo esta Lei – eu não entendo nada de legislação –, pelo que eu entendi, o Poder Público é obrigado a destinar 20% do valor arrecadado em multas para infraestrutura cicloviária e educação para o trânsito. Nós não vimos nem um metro de ciclovia construída pelo Poder Público, nem ciclofaixa, nem educação para o trânsito, a não ser a famosa campanha da faixa. Eu acho isso muito estranho e acho que

se o Poder Público Municipal quiser ter uma imagem melhor, vai ter que fazer alguma coisa com isso, porque ele já está correndo contra o tempo, ele já está com uma imagem muito ruim, e isso é ruim para todos nós. Muito obrigado. (Palmas.)

A SRA. PRESIDENTE (Sofia Cavedon): O Sr. Milton Gerson, da Associação dos Amigos do Bom Fim, está com a palavra.

O SR. MILTON GERSON: Boa-noite, Presidente Sofia. Em nome da Presidente, eu cumprimento também os demais integrantes da Mesa, os Vereadores e as Vereadoras que aqui estão presentes, os ciclistas, os líderes comunitários, enfim, todos os participantes desta Audiência Pública. Na verdade, a minha participação aqui vai focar realmente a questão da ciclofaixa Caminho dos Parques, que foi citada pelo Secretário Cappellari, pelo Ver. Todeschini, pela Ver.^a Fernanda, e o companheiro que me antecedeu também falou da Caminho dos Parques. Eu acho que nós estamos aqui para tratar sobre essas questões de forma construtiva, e o Secretário – faço esse registro, porque é importante –, em alguns momentos, tem participado, de forma construtiva, na solução de alguns problemas que nós temos lá no bairro Bom Fim. Não foi só em um dos momentos que o Secretário Cappellari se colocou à disposição, encaminhamentos foram realizados e resolvidos, como a questão da travessia ali na Rua Ramiro Barcelos, com a abertura da via na esquina com a Av. Protásio Alves. Num primeiro momento, a travessia para pedestres ficou um tanto prejudicada, e, procurado pela Associação, pelos moradores, pelos comerciantes, o problema foi encaminhado, e aquela via foi melhorada. A questão do retorno na área azul, naquele espaço, também era uma reivindicação local, também foi solucionada. Sei que isso, aqui neste momento, não tem a ver com a questão dos ciclistas, mas a Caminho dos Parques tem. E nós – da Associação, os moradores e comerciantes – somos favoráveis à manutenção da Caminho dos Parques, pois é uma conquista que a Cidade tem e deve ser preservada. (Palmas.) O que me preocupa não é o fato de se ela vai ser preservada ou não. Isso é uma decisão que cabe à Cidade construir – e nós temos a nossa posição, enquanto entidade, que acabei de expressar. Mas o que preocupa é que ela foi desativada, mas as placas não foram retiradas do local, a sinalização está sucateada, e as pessoas continuam utilizando a Caminho dos Parques e se colocando num risco extremamente grave. Em todos os finais de semana, aos

domingos, eu presencio várias pessoas se dirigindo à Associação – que hoje, infelizmente, está sem sede, por uma outra circunstância que é melhor não comentar, mas estamos sem a nossa sede -, a entidade recebe, semanalmente, reclamações nesse sentido, e eu presencio isso, porque vivo no Bairro, circulo por ali aos domingos, vou ao Brique, caminho pela Rua Vasco da Gama, pela Rua João Telles. Nós temos uma movimentação, se não grande – e talvez até não seja grande, neste momento, em função dessa situação de desativação, de sucateamento –, mas uma movimentação constante de ciclistas que, pelos carros estacionados no espaço que deveria ser da bicicleta, acabam usando o espaço da via. São famílias, têm crianças, têm idosos que estão se colocando em risco. Então, eu trago essa preocupação ao Secretário, no sentido de que seja pensada, de forma muito urgente, a Caminho dos Parques, antes que nós tenhamos uma outra tragédia ou um outro fato que acabe trazendo prejuízo muito maior à própria imagem da Prefeitura.

De outro lado, a questão da educação, também comentada aqui, eu acho que, para tornar a coisa mais objetiva e prática, a EPTC, num primeiro momento, poderia trabalhar em parceria com a Secretaria Municipal de Educação. As escolas municipais poderiam iniciar esse processo de implementar no seu currículo a educação para o trânsito. Na verdade, o ideal seria uma disciplina que instalasse a cidadania e os direitos humanos, que nós tivéssemos uma disciplina de cidadania e direitos humanos incluída no currículo escolar, porque nós não falamos só em ciclismo. Hoje, nós estamos vendo aqui os fatos ocorridos no Rio de Janeiro, que tem relação com o *bullying*, que foi tratado nesta Casa, que tem Lei Municipal, e não vemos um progresso efetivo no tratamento dessas questões. Nós temos a questão do racismo, da homofobia, enfim, isso deveria ser tratado de uma forma mais plena, com a criação de uma disciplina que tratasse de cidadania e direitos humanos, onde a questão do trânsito obviamente estaria contemplada. Então, são essas duas contribuições que eu quero deixar aqui, em nome dos moradores do Bom Fim, mas, efetivamente, a questão da Caminho dos Parques nos preocupa, e acho que ela tem que ser pontuada com a máxima urgência a fim de evitarmos uma tragédia. Obrigado. (Palmas.)

A SRA. PRESIDENTE (Sofia Cavedon): Obrigada. O Ver. Beto Moesch está com a palavra.

O SR. BETO MOESCH: Muito boa-noite. O primeiro ponto importante a colocar, embora a maioria saiba é bom deixar consignado, é que, embora nunca tenha se visto na história de Porto Alegre tanta mobilização, não só para ciclovias, ciclofaixas, mas para o respeito aos ciclistas, essa mobilização é antiga na Cidade de Porto Alegre, e isso não se pode deixar de fora. Nos anos 70 já havia mobilizações para a implantação de ciclovias, ciclofaixas e campanhas educativas. Já nos anos 70! Portanto, não é algo novo. E, lamentavelmente, isso não tem sido – como ao menos até hoje não o é – uma prioridade não só do Executivo, como também da Câmara de Vereadores, da imprensa e da sociedade! A prioridade continua sendo o carro, lamentavelmente! Isso tem que ser dito! Eu fico muito feliz, porque, pela primeira vez, nós conseguimos reunir treze Vereadores para debater esse assunto; cansei de ficar sozinho nesse tema. Que bom! Pena que é em virtude de um fato como o que ocorreu, mas mais pela repercussão que deu e não pelo fato em si. Lamentavelmente, bicicleta, até hoje – talvez passe a ser –, não tem sido prioridade em qualquer tipo de mobilização política ou técnica na cidade de Porto Alegre. Mas é uma mobilização já dos anos 70. Tanto que, já em 1990, se previu, antes do Plano Cicloviário, um sistema cicloviário para a cidade de Porto Alegre, que nunca foi implantado. O Plano Cicloviário é também em virtude de uma mobilização de pessoas que entendem a bicicleta como um modal fundamental para uma cidade. A 3ª Perimetral foi demandada pela classe média, meu querido Defensor Público, pela sociedade que demanda o quê? Fluidez para o trânsito. Isso está nos jornais todos os dias; é o que ouvimos em todas as sessões plenárias. Não é para o Cappellari que vou dizer isso: a EPTC foi criada para isso, para dar fluidez para o trânsito. A SMOV também. É assim! É a cultura do carro. E isso se reflete nas decisões políticas, nos projetos. Essa é a dura realidade. Para nós avançarmos, temos que ter esse diagnóstico, não podemos fugir dele, lamentavelmente. Talvez estejamos mudando um pouco. Esta Audiência Pública mostra uma certa mudança, pela representatividade que está tendo. A 3ª Perimetral, que foi uma demanda para o carro, para dar mais fluidez para o trânsito, não previu ciclovia. E aí houve uma mobilização para que houvesse ciclovia, mas não dava mais para fazê-la, porque o projeto já estava pronto. E aí o Banco Interamericano de Desenvolvimento, financiador da obra, e a Prefeitura criaram o Plano Cicloviário – estou colocando isso, porque a história é longa –, foi aí que surgiu o Plano Cicloviário. A Prefeitura criou um grupo de trabalho

interno, fez várias reuniões com as pessoas que lidam com o tema, e nós conseguimos aprovar o Plano Ciclovário.

Houve negociações importantes nesse processo, Cappellari, que eu quero dividir não só contigo, mas com todos. Primeiro, tudo bem, o Plano é fundamental, não dá para ficar criando mecanismos para bicicleta sem um plano, ótimo, isso é consenso. Mas, agora, como implantar o Plano? Tem que haver verba! O que se negociou? E não se pode botar fora isso, porque não é uma brincadeira. Previu-se 2 milhões e 200 mil reais, em média, por ano, e isso não está sendo aplicado. Em 2009, não foi aplicado absolutamente nada. E nós queremos que isso seja aplicado; já estamos demandando isso, nesse sentido. Em 2010, foi aplicado um milhão e cem, mais ou menos, para a Restinga, mas ainda falta quase um milhão para fechar a conta de 2010. Em 2011, estão previstos 500 mil reais. Só que, Presidente Sofia Cavedon, no Plano Plurianual, que nós votamos e acordamos, são mais de dois milhões por ano para executar parte do Plano Ciclovário. Nós temos que resgatar isso, e eu sei que o Cappellari quer. Nós temos que colaborar, porque lá dentro – eu já fui Secretário também –, às vezes, internamente, não se consegue.

O que nós também colocamos no Plano Ciclovário, além da verba orçamentária, algo fundamental em cima dessa cultura do carro? Eu já fui Secretário do Meio Ambiente, como nós recebíamos os projetos de loteamento? Loteamento tem que ter ruas; *shopping center* tem que fazer, ampliar, reformar avenidas, e, dentro dessa cultura do carro, todos os projetos chegavam sem previsão para bicicleta. É assim, é da cultura, infelizmente! Da cultura dos técnicos também! Não de todos; mas da tecnocracia porque, às vezes, se aplica isso até na universidade: trânsito é carro. Ponto. Isso é da cultura, infelizmente, é assim! Então nós criamos o seguinte dispositivo: não licenciar empreendimentos que não prevejam ciclovias em novas vias ou em reformas de vias. Depois, isso foi colocado no Plano Ciclovário. Ou seja, além da verba orçamentária, todo empreendimento que necessitar de novas ou de reformas de vias tem que prever ou ciclofaixas ou ciclovias – não é só para o carro, também para o ciclista. Então, na Av. Sertório, já devia ter sido feita uma parte, porque um dos empreendimentos que foi feito e que já está em uso não tem ciclovias. O mesmo para a Av. Ipiranga – eu não vou dar o nome dos empreendimentos, porque não cabe –, mas, de qualquer maneira, é todo o empreendimento. Ou seja, por um lado não se está colocando em prática, não se está disponibilizando a verba orçamentária prevista no Plano Plurianual, que são mais de dois milhões por ano, de 2009 para cá; e,

por outro lado, a exigência de se colocar ciclovias ou ciclofaixas nos empreendimentos, esses que eu já coloquei, também não está sendo executada.

Para finalizar, isso é fundamental, com relação à educação de trânsito e também para a colocação do Plano Cicloviário: 20% da arrecadação de multas têm que ser aplicados nisso, está dito no Plano, não é uma brincadeira, é uma Lei, foi negociado, consensuado, e nós continuamos, sim, com a prioridade para o carro. Estão aí as obras para a Copa do Mundo: carro, carro, carro, avenidas, avenidas, avenidas para carros, fluidez para o carro. Eu estava conversando com o Régulo sobre uma grande conquista da Cidade, um grande avanço, ainda dos anos 70, que foi a criação de uma pedovia para a Cidade, que é na Rua da Praia, está havendo uma pressão, de alguns anos para cá, de parte de alguns comerciantes, para que novamente passem carros por lá. Vejam como, às vezes, não só não se consegue avançar, como, também, corre-se o risco de retroceder. Essa é a dura realidade. Obrigado.

A SRA. PRESIDENTE (Sofia Cavedon): A palavra está com Sra. Daura Pereira Zardin, inscrita aqui como ciclista.

A SRA. DAURA PEREIRA ZARDIN: Boa-noite a todos. Eu queria saber se eu poderia dividir o meu tempo com outra pessoa, porque diversas pessoas quiseram se inscrever, mas não foi possível. Eu falo rápido, e, depois, eu chamo o Marcelo Sgarbossa, se me permitirem. (Assentimento da Mesa.)

Eu queria fazer um aparte em relação ao que o Secretário Cappellari falou. A EPTC, realmente, tem pessoas extremamente capacitadas – o Régulo, a Léia, o Madruga –, então, por que não se investe mais em vias, em sinalização, em mudanças adequadas de mobilidade urbana para as pessoas, para termos uma Porto Alegre mais humana? Porque nós temos que pensar em mobilidade e em intermobilidade. Nós fizemos uma reunião prévia a esta Audiência Pública, e algumas coisas foram levantadas, entre elas a recuperação e revitalização da ciclofaixa Caminho dos Parques, porque ocorreu um retrocesso ali. No momento em que se inviabiliza o Caminho dos Parques, significa que a ciclofaixa não é apoiada pelo Poder Público. Não sei se vocês concordam comigo, o Caminho dos Parques era uma ciclofaixa, por que não continuar? Eu não consigo entender: se não dá certo, tu retiras? Não! Se não dá certo, tu deves melhorar! Se nós

temos pessoas capacitadas dentro da EPTC, isso deveria ter ocorrido. Como outras pessoas já falaram em relação ao Caminho dos Parques, e falaram muito bem, eu até fiquei pensando se eu falaria sobre isso ou não.

Outra questão é a intermodalidade com bicicletários em terminais de ônibus e estações do Trensurb, principalmente em prédios públicos. A gente não fomenta o uso da bicicleta, porque não se prevê um espaço para as pessoas deixarem as bicicletas. A gente acaba vindo aqui, tem um bicicletário junto à guarita, e não deixei a minha bicicleta lá, porque não tem espaço. Então, se todos os Vereadores viessem de bicicleta, por exemplo, não teriam onde deixar as bicicletas. Aqui, na Câmara de Vereadores, há mais previsão de local, tem bastante espaço, e não é utilizado para esse fim. Então, não só no Mercado Público, mas graças a um movimento nosso – de colegas que infelizmente não estão aqui agora, porque têm outras atividades –, com certeza, tivemos um movimento de mais de 2.500 pessoas, e esta Casa estaria lotada hoje não fossem os compromissos deles. Eu fico bem feliz que esta Audiência Pública esteja sendo realizada neste plenário, porque da outra vez foi no plenário Ana Terra, que é pequeno.

São estas as questões: da intermodalidade em relação aos ônibus e às estações do Trensurb; os bicicletários em prédios públicos; fomentar o uso dos bicicletários em lojas e outros locais de comércio, e implantar *racks* para bicicletas em linhas de ônibus.

Bom, eu passo a palavra para o Marcelo. Só gostaria que a EPTC se preocupasse mais com a educação, com o planejamento, e que esse pessoal não fosse colocado numa salinha lá no fundo, o pessoal da educação fica em uma salinha apertadinha; se nós queremos fomentar a educação, temos que colocá-la num local melhor, mais visível. Uma vez eu ouvi dizer que o planejamento é o setor mais importante de qualquer órgão, e eu não vejo nenhum Secretário do Planejamento aqui. Em nenhum local o planejamento vem em primeiro lugar, mas, se nós queremos pensar em futuro, temos que pensar em planejamento. Obrigada (Palmas.)

O SR. MARCELO SGARBOSSA: Vou ser breve. Eu sou ciclista mesmo, durante dez anos fui ciclista profissional. A Daura queria que eu falasse, eu não queria falar, mas ela disse que dava um pedacinho do seu tempo! Eu estou aqui para dizer só duas coisas. A primeira, para o Executivo, é que me parece que este é o melhor momento para qualquer iniciativa que envolva o benefício. Não teremos outro momento tão propício. A gente sabe

que vem a Copa por aí, mas se a cultura do carro continuar... Agora vocês têm apoio, e apesar de estarmos em poucos aqui, talvez 50 ou 60, saibam que o Massa Crítica, que é um movimento de ativismo à celebração da bicicleta, tem crescido geometricamente. Na última sexta-feira do mês, eram quase 400 e com chuva. E o Massa Crítica tem um quê de revolucionário, ele se auto-organiza. É engraçado, porque as pessoas chegam ali: “Quem é o representante?” Não existe representante. E também não é um lugar em que você possa captar votos, porque ali quase todo mundo é anarquista também! Então, eu queria dizer isso para quem tem interesse: não perca muito o seu tempo, porque ali não sai muita coisa em voto. Quando o Sindicato dos Bancários fez uma reunião, na semana passada, eu falei para o Pedro: em que o Sindicato vai colaborar? E aqui é a mesma coisa: o Vereador vem aqui, faz uma fala, acha que ganhou algum respaldo, e depois vai embora. Na verdade, este pessoal aqui é todo muito crítico e muito preparado, sabe quem está junto e quem não está. Eu sei que é uma fala um pouco ácida, mas é uma fala necessária para dizer que é um novo movimento. É difícil de entender; é um movimento que não tem representante e nem organizações por trás, mas é assim e é por isso que cresce. Ele é apoiador de qualquer iniciativa da Prefeitura, porque agora é o melhor momento. Passado este momento, dificilmente haverá outro tão bom assim. Obrigado. (Palmas.)

A SRA. PRESIDENTE (Sofia Cavedon): O Sr. Marcos Rodrigues, da empresa Pedal Express, está com a palavra.

O SR. MARCOS RODRIGUES: Boa-noite a todos. Eu faço parte de uma empresa, e a gente faz entregas de bicicleta em Porto Alegre, embora não seja muito utilizada pelo Poder Público. Eu fiquei um pouco consternado com algumas coisas, inclusive coisas que foram colocadas pelo Lagartixa. Beleza, cara! Existe principalmente o medo que impede, hoje, que 99.9% das pessoas que eu conheço façam uso da bicicleta. Essas pessoas acabam optando pelo carro justamente pelo medo que elas têm de se colocar numa situação com os carros. Isso gera um círculo vicioso que a gente sabe aonde vai dar, e a gente está aqui justamente discutindo por causa disso.

Eu não estou colocando isso como desculpa, mas não é um argumento para priorizar ciclovia e não ciclofaixa. Eu acho que, para combater isso, o importante, sim, é, como foi

frisado já por outras pessoas, a educação para o trânsito, que deve partir principalmente dos profissionais de trânsito. A gente tem um convívio com eles bem intenso no trânsito, e eu já quase fui morto por diversos motoristas de ônibus, que estavam dirigindo de forma realmente muito inconsequente. Eu sei disso por mim e pelos meus colegas. Inclusive, eu queria pedir mais seriedade dos órgãos que recebem as denúncias, porque eu tive colegas de trabalho que fizeram denúncias na Delegacia de Trânsito e, mais de uma vez, eu ouvi relatos de um desrespeito absurdo, de muita falta de vontade. (Palmas.) Acaba ficando uma sensação de o motorista contra o ciclista. Eu não enxergo isso dessa maneira, eu acho que o motorista é outra vítima do nosso trânsito, ele não está se sentindo confortável na situação em que está, e é isso que traz também essa agressividade que a gente vê no trânsito que a gente vive. Então, isso tem que ser muito pensado: como é que a gente pode trazer esse motorista.

Precisamos de um transporte público de qualidade, com um preço acessível não só por causa do motorista, mas muito mais por causa das pessoas que precisam ter acesso a esse transporte e que têm que vir, muitas vezes, de fora da Cidade, da Grande Porto Alegre, para buscar trabalho aqui, e não têm dinheiro nem para pagar o transporte, nem a alimentação para passar o dia aqui procurando trabalho. Ou, quando conseguem, uma porcentagem absurda do seu salário vai ser despendida nessa função. Então, uma das coisas que eu coloco como sugestão é a intermodalidade, principalmente para esse transporte da pessoa que vem um pouco mais de longe para trabalhar – que vem de Viamão, que vem de Canoas, que vem de Gravataí, que vem de fora –, para que possa pegar um ônibus, ao invés de dois ou três, do seu Município até a nossa Cidade e que possa, sim, se deslocar, porque são pessoas que trabalham aqui e são tão cidadãos quanto nós.

Eu acho que tem que ter coragem mesmo, como foi dito já na abertura desta conversa, para pedalar em Porto Alegre, e eu espero que essa coragem seja compartilhada pelas pessoas que nos representam, no momento de tomarem atitudes. (Palmas.) Porque a gente sabe que a gente vai incomodar algumas pessoas. Nenhuma mudança válida é feita sem que algumas pessoas se incomodem, porque há pessoas que têm interesse na lógica vigente. Eu sei que precisa de coragem, eu sei que vocês vão se incomodar com um monte de gente. Eu fiquei muito feliz de ver o representante da Associação do Bairro Bom Fim colocando a sua vontade da manutenção do Caminho dos Parques que para

mim é uma ciclofaixa um pouco complicada, devido aos trechos em que ela cruza ruas, por exemplo, ou também pela sua finalidade de ser usada simplesmente nos finais de semana, o que denota coisa de lazer. Quem precisa mesmo da ciclofaixa é o cara que se locomove para o trabalho, que vai para a aula... A gente precisa priorizar a pessoa que faz esse transporte diário, ela necessita disso, ou seja, que ela possa fazer isso de bicicleta e não simplesmente ter o caráter de lazer, que sempre foi dado à bicicleta. (Palmas.) Na verdade, esse era o tema que eu queria abordar com o Paulo Alves, pois ele falou sobre uma carteira de motorista para o ciclista. Isso me preocupa bastante, na medida em que a gente deve trazer a bicicleta mais à mão da pessoa; a pessoa deve ter acesso fácil à bicicleta, que é um meio de transporte muito democrático e que traz uma vivência muito diferente dentro da cidade. E acho que a educação para o ciclista é muito importante. Há muitos ciclistas que realmente trafegam de forma indevida e se expõem a risco e expõem a risco até outras pessoas, mas não vejo a necessidade de uma carteira como a Carteira Nacional de Habilitação, que tem um custo muito alto e que iria elitizar, de uma certa forma, o uso da bicicleta em detrimento de pessoas que não têm dinheiro nem para o ônibus e por isso usam uma bicicleta, como outro colega falou, toda velha para chegar ao trabalho e para poder sobrar um dinheiro para o leite. (Palmas.) Então, esse é um cuidado que deve ser tomado. A educação é muito importante, mas a burocratização desse meio de transporte não pode acontecer também. Acho que a bicicleta deve ser cada vez mais acessível, e vamos lá. Era isso o que eu tinha para falar. (Palmas.)

A SRA. PRESIDENTE (Sofia Cavedon): Obrigada, Marcos. Chamo o último Vereador inscrito, o Ver. Comassetto, do PT, que está persistente aqui, esperando. Enquanto o Vereador se desloca, registro as presenças do Ver. Sebastião Melo, do PMDB, que já esteve aqui; do Ver. Garcia, do PMDB; do Ver. Beto Moesch, que ainda está aqui, do PP; do Airto Ferronato, PSB; do Elias Vidal, PPS; do Ver. Marcantônio, que esteve aqui, PDT; do Bernardino Vendruscolo, PMDB; do Carlos Todeschini, do PT; da Fernanda Melchionna, que aqui está, do PSOL; do Toni Proença, do PPS, e do João Carlos Nedel, do PP – ambos estiveram acompanhando um pouco do debate.

O SR. ENGENHEIRO COMASSETTO: Obrigado, Ver.^a Sofia. Quero cumprimentar toda a Mesa, cumprimentando a nossa Presidenta, e cumprimentar todos os construtores de uma cidade sustentável. Começo com essa expressão porque a discussão aqui é sobre o conceito de cidade que nós temos e qual é a cidade que nós queremos, e Porto Alegre, no meu ponto de vista, nos últimos anos, regrediu no que diz respeito à busca de uma sustentabilidade, principalmente se tratarmos da ocupação da Cidade. Essa disputa que existe do automóvel versus pessoas é a centralidade do debate. Nós iniciamos a retirada dos carros da Av. Borges de Medeiros, os carros retornaram para a Borges de Medeiros; nós retiramos os carros do Largo Glênio Peres, os carros retornaram para o Largo Glênio Peres; as barracas dos camelôs saíram daquela parte da Rua Marechal Floriano e os carros avançaram. Então, o Centro da Cidade voltou a ser uma prioridade do automóvel individual, em detrimento do transporte público e das pessoas que por ali transitam. Esse conceito de cidade se reflete na sua plenitude, e quem me antecedeu disse que aqui se fazem alguns discursos e que depois se esquecem. Por iniciativa da Mesa e da Presidente Sofia, a partir de ontem, todas as votações vão *on line* para que cada um possa ver o voto dos Parlamentares aqui, e é importante que todos vocês e toda a Cidade acompanhem os votos porque é o perfil, ao longo de um mandato, da postura das votações que define muitas vezes os seus conceitos, porque há muitos que fazem belos discursos, mas, quando vão para prática, não praticam aquilo que discursam. Esta é uma Casa política, de reflexão e de debate político, e eu vou trazer alguns exemplos aqui do ponto de vista, sim, da cobrança da gestão pública, e aqui estamos, Legislativo e Executivo; obviamente que a fala não é para o Cappellari e nem para o Botelho, até porque há alguns exemplos que quero trazer sobre esse tema das ciclovias ou do meio de transporte bicicleta que não se deveria trazer como exemplo. Começo pela minha comunidade da Região Sul, a Restinga. Aquilo não é exemplo de projeto de ciclovia para cidade alguma; aquilo foi usado pelo ex-Prefeito Fogaça para o momento de lançamento de sua campanha, quando ele foi lá, tirou uma foto e jogou nas calçadas, ininterruptamente, pedaços de asfalto, pedaços sem asfalto. Onde não existia calçada, disse que era ciclovia, e na faixa que fez ao longo da Av. Nilo Wulff, tentem andar de bicicleta lá! Quem anda ali são as pessoas e as mães carregando as suas crianças nos carrinhos, porque nas calçadas não conseguem andar. A foto saiu, o Rio Grande do Sul certamente não acreditou. Então, esse é o primeiro exemplo que não deve ser seguido. O

segundo exemplo: ali na Av. Diário de Notícias foi anunciado pelos Secretários da época, com um estardalhaço, uma grande ciclovia – eu passo ali diariamente, as pessoas caminham ali; fizeram, em cima da calçada, então, a dita ciclovia que está nesta foto (Mostra foto.), com dois pedalando – certamente, isso foi feito para este panfleto –, mas não há calçada. Portanto, está estabelecido o conflito: é ciclovia? Terceiro exemplo: a questão do Caminho dos Parques. O Caminho dos Parques foi acabado por uma decisão política, porque aquilo era uma marca da gestão anterior. Falo isso, porque os bons projetos, sejam de qual gestão forem, devem ter continuidade na afirmação de uma cidade, na afirmação de cidadania. O Caminho dos Parques...

(Manifestação fora do microfone. Inaudível.)

O SR. ENGENHEIRO COMASSETTO: As placas lá continuam, e era um grande banco que financiava, inclusive quis continuar financiando e foi negado pela gestão anterior. O arquiteto Malinsky, que desenhou aquilo ali, apesar de aposentado, está à disposição para resgatar aquilo ali, Secretário Cappellari. Então, aquele projeto nunca deveria ter sido acabado e, sim, resolvidos os seus conflitos, mas aquilo foi por uma questão de disputa política de uma gestão versus outra. E aqui quero deixar algumas sugestões, já que uma Audiência Pública necessita encaminhar alguns temas para, no mínimo, ficar como referência. O primeiro deles, que quero trazer para ficar como sugestão, é que possamos constituir isso em leis. Não sei se vocês sabem que todos os grandes empreendimentos de Porto Alegre são obrigados a deixar contrapartidas, agora, as comunidades não discutem essas contrapartidas. Nós aprovamos aqui, sim, um Plano Diretor Cicloviário, e para implantar todo este sistema de ciclovias, são muitos milhões de reais. Portanto, Presidente Sofia e Secretário Cappellari, que a partir deste momento, todas as contrapartidas do Município, não só desses grandes empreendimentos do mercado que estão colocados, sejam destinadas para a implantação da rede cicloviária no município de Porto Alegre – é a primeira sugestão. Segunda sugestão: que nenhuma pista, nova ou duplicada, seja feita na cidade de Porto Alegre sem que haja calçada, equipamentos de acessibilidade para todos os pedestres, inclusive para os portadores de deficiência, e que haja a ciclovia. (Palmas.) Terceira sugestão: esta semana, o Prefeito e os Secretários lançaram os bicicletários lá no Mercado. Agora, é uma ilha aquele

bicicletário lá, sob o ponto de vista de como chegar nele com as bicicletas, mas é uma boa iniciativa, temos de reconhecer. Agora, nós temos de dar liga a isso. Bom, então, que sejam implantados em todos os equipamentos de transporte públicos, nos ônibus e lotações, os equipamentos para que possam ser trazidas as bicicletas – os *racks* ou os equipamentos adequados –, para que se inicie esta discussão na Cidade. Portanto, vocês estão provocando, sim, uma discussão de conceito de cidade, e nós precisamos avançar na mudança cultural da população da cidade de Porto Alegre, porque este é um movimento de cidade. Eu concluo aqui a minha fala...

(Manifestação fora do microfone. Inaudível.)

O SR. ENGENHEIRO COMASSETTO: Certo, reproduzo a sua ideia aqui, neste momento, de que todos os espaços de pedestres existentes sejam congelados, que não se deixe os automóveis avançar nesses espaços. Eu creio que daqui saiu um conjunto de sugestões, Cappellari, já foram dados vários exemplos. Eu já tive a oportunidade de conhecer vários países do mundo, e, no ano passado, tive condições de andar por várias cidades de China e vi que os automóveis convivem bem com as bicicletas, numa tranquilidade fantástica. Bom, isso é uma questão quase milenar, cultural, sob o ponto de vista da utilização da bicicleta na China. Eu concluo aqui, Ver.^a Sofia, esperando que nós possamos fazer com que essas sugestões, junto com as outras, se tornem efetivas. E aí, Secretário Cappellari, a EPTC e a Secretaria de Transportes estão abertas para a discussão dos diversos temas da Mobilidade Urbana. Eu participo do Conselho Nacional das Cidades, que é do Ministério das Cidades, que está trabalhando esses projetos. E nós aprovamos, semana passada, que todos os projetos que vêm com recurso federal sejam coordenados pelo Ministério das Cidades, e que haja, no mínimo, duas audiências públicas para discussão dos projetos, como o do Metrô, a duplicação da Tronco e assim por diante. Se esses temas ficarem como propósito, como nosso objetivo, podemos exigir, em todos os fóruns públicos, que isso realmente aconteça. Um grande abraço e boa luta a todos.

A SRA. PRESIDENTE (Sofia Cavedon): O Secretário Cappellari ouviu bastante e pede para falar um pouquinho agora, ele será bastante pontual. Nós temos ainda mais cinco

falas, mas acho que é razoável. Depois teremos a fala do Secretário Adjunto do Planejamento.

O SR. VANDERLEI CAPPELLARI: Eu só queria dar algumas respostas, nada ofensivo para ninguém, principalmente para a Melissa, em relação ao Orçamento. Melissa, quando o Orçamento não é gasto, ele retorna para o caixa único da Prefeitura: não foi desviado valor nenhum, retornou, está no caixa da Prefeitura. Acho que uma crítica importante em relação ao que o Cláudio coloca é que não dá para julgar uma instituição pelo comportamento de uma ou duas pessoas. Então, lá na EPTC tem muita gente, e eu te digo que a grande maioria lá é ciclista e; inclusive, há funcionários nossos – como aquele companheiro ali que ganhou a vida em cima da bicicleta – que são agentes de trânsito, que usam a bicicleta durante todo o período em que trabalham para esta Cidade. Sobre o Caminho dos Parques: eu acho que há um desentendimento, parece que a decisão foi da EPTC, da Prefeitura. Não, foi uma decisão do Ministério Público solicitar o fim do Caminho dos Parques. Eu ouvi o pessoal falar que a sinalização ainda continua lá: isso é uma falha que eu vou tentar solucionar ainda amanhã, porque não poderia; até por uma determinação e um Termo de Ajustamento de Conduta que foi assinado no Ministério Público, a sinalização toda já era para ter sido retirada. Eu não quero dizer aqui que a EPTC, e é uma decisão política da Cidade, é contra a ciclofaixa; pelo contrário, nós somos muito a favor da ciclofaixa. Há uma equipe que está avaliando e nós pretendemos, ainda – durante a minha gestão, pelo menos, eu pretendo trabalhar nesse sentido –, colocar algumas ciclofaixas na Cidade, mas tecnicamente não igual ao Caminho dos Parques. Acho que o Caminho dos Parques tinha problemas técnicos e talvez, pela inércia de uma ação em cima da solução desses problemas, ele foi, ao longo do tempo, caindo em desuso ou juntando ali a contrariedade principalmente das pessoas que moravam ao longo do Caminho dos Parques. Por quê? No meu entendimento, principalmente por solução de continuidade. Se tu fizeres uma ciclofaixa, ela tem que funcionar 24 horas por dia, todos os dias da semana. (Palmas.) Lá, era somente aos finais de semana. Eu, como gestor público, me coloco na pele daquelas pessoas que moram e que moravam ao longo da Rua Vasco da Gama, da Rua da República, que saíam à noite, e, como a ciclofaixa não funcionava o tempo todo, esqueciam seus automóveis estacionados lá, e, ao acordarem, não encontravam mais os seus automóveis. Imagina,

isso acontecia regularmente! O cara saía para uma festa e voltava lá... Houve cidadão, da Vasco da Gama, que foi guinchado mais de dez vezes o seu automóvel ali.

(Manifestação fora do microfone. Inaudível.)

O SR. VANDERLEI CAPPELLARI: Não é! Não estou no justo ou não é justo; estou achando que tecnicamente, na minha opinião... Eu respeito a opinião de todos, mas, tecnicamente, o Caminho dos Parques tinha falhas técnicas. Uma delas era funcionar somente aos domingos!

(Manifestação fora do microfone. Inaudível.)

O SR. VANDERLEI CAPPELLARI: Bom, então? Mas isso é uma decisão que a Cidade tem que tomar! Vocês falam em proibir estacionamento. Eu proibi estacionamento num trecho da Av. Duque de Caxias e eu tive uma comissão hoje lá no meu gabinete reclamando porque eu proibi...

(Manifestação fora do microfone. Inaudível.)

O SR. VANDERLEI CAPPELLARI: Tem comissão de ciclista que está indo à EPTC agora por uma situação diferenciada! Eu quero que isso seja prática da Cidade. Vocês acham que o gestor público funciona de que jeito? Ele funciona quando há pessoas que vão o dia todo lá, que participam da Cidade. Agora, a pressão do automóvel que a gente tem lá é muito grande. É dia todo! A imprensa todo dia bate na EPTC, porque deu engarrafamento num lugar. Então é isso, gente, eu respeito a opinião de vocês e concordo com a opinião de vocês. Se não for dessa forma, se a gente não começar a discutir o que a Cidade quer, a gente não vai chegar lá, vai ficar como está. Agora, temos que transformar. E eu me proponho a ouvir todas as demandas da sociedade, os interesses de como gostariam que fosse a Cidade, mas isso tem que refletir dentro da opinião pública da Cidade, porque agora, realmente, como diz o companheiro que falou, estamos num momento importante de tomar decisões, só que as decisões não se tomam de hoje para amanhã, não se constrói uma ciclovia ou uma ciclofaixa de hoje para amanhã, mas somos parceiros.

Claro, vocês podem contar com a gente lá, a gente é parceiro. Agora não vá julgar uma instituição de 1.300 funcionários, colaboradores, porque um, uma dupla ou duas duplas não te respeitou como ciclista. E isso não pode acontecer!

(Manifestação fora do microfone. Inaudível.)

A SRA. PRESIDENTE (Sofia Cavedon): Pessoal, nós não vamos conseguir fazer o debate assim. Depois a gente vê uma forma de encaminhamento.

O SR. VANDERLEI CAPPELLARI: É isso aí. Eu acho que a gente tem uma instituição diferenciada, acho que tem que ser aproveitado isso. Temos uma equipe técnica capacitada, com capacidade de transformar muitas coisas na nossa Cidade. Acho que temos que aproveitar essas oportunidades e, internamente, a gente vai ter que saber fazer, e cada vez fazer melhor. (Palmas.)

A SRA. PRESIDENTE (Sofia Cavedon): O Secretário Adjunto do Planejamento Municipal, pela Secretaria do Planejamento, Francisco Dornelles, que está conosco – o Secretário é o Márcio Bins Ely. Francisco, vou abrir a palavra para ti, agradeço a paciência e a contribuição de estar aqui.

O SR. FRANCISCO DORNELLES: Boa-noite, Ver.^a Sofia Cavedon, em seu nome parabeno a Mesa e o público aqui presente. Quero já parabenizar os que tiveram persistência de aguentar até agora, porque nós estamos aqui há quase quatro horas. Claro que não foi questão de falta de planejamento do tempo, é que às vezes as pessoas se alongam, alguns querem dividir o tempo, e aí a coisa se prolonga. Eu gostaria de dizer como, às vezes, o nome é importante. Quando eu ouço falar SPM, eu sempre gosto de dizer Planejamento, porque as pessoas não fixam que existe uma Secretaria do Planejamento e que muitas vezes está presente, até pelo anúncio da sigla. Tenho ouvido que tem aumentado o percentual de pessoas obesas no Brasil, e eu já estou me encaminhando para esse caminho, preciso diminuir um pouco de peso. Observei que todos que se manifestaram aqui em nome dos ciclistas são pessoas esbeltas, então eu fiquei pensando: será que eles são esbeltos porque andam de bicicleta ou andam de

bicicleta porque são esbeltos? Vereadora, então fiquei pensando que andar de bicicleta é uma questão de Saúde pública, olhando o perfil dos que estavam falando (Palmas.). Perguntei ao João Carneiro se havia o dia do ciclista, o dia da bicicleta, e também considerando que houve a manifestação aqui de que só houve esse movimento, essa Audiência Pública, em função da tragédia que houve no dia 25 de fevereiro. Mas algumas lutas se dão, justamente, quando há uma tragédia, e a gente deve lembrar que o Dia do Trabalhador existe em função de uma tragédia que houve contra os trabalhadores. Então, Vereadora, eu gostaria de deixar registrado como encaminhamento da audiência, com esse espírito, que a gente criasse para Porto Alegre e até para o Brasil, o dia do ciclista, o dia da bicicleta, porque aí nós teremos anualmente, pelo menos, já uma definição legal de busca dessa luta. Então, a sugestão que haja o dia da bicicleta ou dia do ciclista para chamar mais a atenção. O conselheiro Eduino já havia falado em relação às contrapartidas dos grandes empreendimentos, e o Ver. Comassetto também colocou como sugestão, mas eu quero dizer que nós já temos um planejamento. A Cidade tem 239 anos, mas foi neste Governo que nós criamos o Plano Cicloviário, quer dizer que o Executivo tem trabalhado, tem se preocupado com isso. Então, a atual gestão está preocupada, propôs e foi aprovado o Plano Cicloviário. Lá no Planejamento, onde passa por nossas comissões a aprovação dos grandes projetos, é prioridade nossa, dentro das contrapartidas, a criação de ciclovias ou de faixas para ciclovias. E o exemplo é do BarraShoppingSul, que, com todas as críticas, já é alguma vitória das contrapartidas em cima de empreendimentos. Na Av. Ipiranga também está se estudando as ciclovias através das contrapartidas, os grandes empreendimentos do Zaffari vão patrocinar essas ciclovias. Então, é só para informar que o Executivo está trabalhando nesse sentido de busca de recursos através das contrapartidas. Estamos à disposição no Planejamento. Eu entendo que todos os representantes dos ciclistas ou do movimento das bicicletas se manifestaram muito bem, e eu acho que aí é que começa uma defesa forte. Boa-noite a todos e sucesso. (Palmas.)

A SRA. PRESIDENTE (Sofia Cavedon): Secretário, é bem importante a sua presença aqui. Um dos encaminhamentos será fazer a reprodução de todas as falas, pois nós estamos gravando e taquigrafando e vamos produzir um registro. Aqui se propôs muita coisa, e eu sugiro que o Planejamento, não só a EPTC, tem que fazer um estudo de todas

as reflexões, sugestões e impressões trazidas. O Sr. Glauber Kist, ciclista, está com a palavra.

O SR. GLAUBER KIST: Boa-noite a todos. Acho que a parte dos ciclistas foi bem representada durante esse tempo. Bem, eu também sou pedestre e usuário de ônibus. A Fernanda e o Elton chegaram a tocar na questão do custo das passagens, e eu não vou insistir nisso, porque isso já foi falado muitas vezes. Mas há outros dois problemas em relação às passagens, que eu não vejo ninguém falar; para falar a verdade, nunca vi ninguém falar sobre isso publicamente. O primeiro problema é que, antigamente, quando se comprava as fichas, tu compravas 50 fichas para 50 viagens, utilizava o ônibus 50 vezes; hoje não é assim, tu colocas 50 reais ali e o teu cartão carrega dinheiro. E aí sempre que aumenta o preço das passagens... se aumenta 10%, se eu perco 10% do meu poder de uso, eu estou perdendo 10% das minhas viagens; se eu tinha 50 viagens, eu perdi cinco delas. Isso é para milhões de pessoas. É um absurdo tão grande, e eu não vejo nenhum debate. Não sei se tem que haver um atropelamento de passageiros para que isso venha à tona. Outra questão é que, antigamente, as passagens tinham muita fluidez, porque, como eram fichas, vales-transporte, podia se distribuir entre os familiares, porque nem sempre tu precisavas usar todas. Enfim, como hoje é um cartão, não pode ser usado ao mesmo tempo por duas pessoas. E é um direito as pessoas usarem o cartão simultaneamente, não é um favor; na verdade, é só um por indivíduo. Não estou falando do cartão escolar, estou falando do vale-transporte que os trabalhadores recebem. É um absurdo muito grande. Parece que as firmas de ônibus se transformaram num banco, porque tu depositas ali teu dinheiro e ele está sendo corroído pela inflação, causada pelo próprio aumento das passagens. Outra, sobre o Caminho dos Parques, tem um problema tanto nele, quanto na ciclovia que fizeram no BarraShoppingSul: ambas são de péssima qualidade. Não sei se vocês lembram que o Caminho dos Parques começou a se degradar em menos de um ano; hoje, não se vê a pintura, não se vê nada, e principalmente a coloração verde foi se descascando e sumiu, ficando só a faixa vermelha, que agora começou a se corroer, talvez pela falta de manutenção. E a do BarraShoppingSul é de paralelepípedo – está na foto aqui –, inclusive um dos ciclistas está andando na contramão, talvez esteja fazendo uma ultrapassagem, não sei. Essa pedra trepida muito quando a gente pedala. Se dirigir num paralelepípedo já é chato,

imagina numa bicicleta. Essa é uma outra questão, é a qualidade das ciclovias. É aquela coisa: tu fazes um negócio, e, em poucos meses, ele começa a se destruir. Aqui, nesse caso, ciclovia é bem melhor do que pedalar no asfalto; sempre que passo por ali, eu vou pela rua.

Outra questão também é a das calçadas. Na nossa Cidade, existe a cultura de a pessoa limpar a calçada de frente de casa, mas há lugares esburacados. Enfim, eu não sei como que uma pessoa idosa consegue transitar na nossa Cidade; no Centro, esse problema é muito sério. Nos bairros afastados, não há calçadas; no Centro, onde há calçadas, elas são completamente destruídas, e o Centro é muito feio; não sei se é um problema de autoestima na nossa Cidade. A gente está acostumado a ver a feiúra do Centro. Aqui, nesta foto, a gente vê que as paredes estão tomadas pela fuligem dos carros, acumulada durante anos. Eu não sei se os legisladores poderiam tomar alguma medida para que se reduzisse um imposto da tinta dos prédios do Centro, para que eles pudessem ser revitalizados também, e não só os prédios históricos, mas também os prédios onde moram as pessoas.

As pessoas citaram vários exemplos de experiências no Exterior; eu queria lembrar que, na Europa, há a cultura de as pessoas não terem uma casa própria, mas alugarem um lugar para morar. Isso é importante, principalmente porque, quando tu trocas de emprego ou de lugar de estudo, se tu trocares também o lugar de moradia, tu vais estar reduzindo a distância da tua moradia até o ponto onde tu trabalhas, da tua moradia até onde tu estudas. Existem muitos programas federais para casa própria, mas não existem programas para quem aluga um apartamento, que é uma forma de reduzir o trânsito. E isso, às vezes, é esquecido; acho importante que haja um programa para que não seja tão burocrático alugar um apartamento. Essa é uma outra sugestão.

Eu não vou querer me alongar muito. O pessoal já falou sobre a 3ª Perimetral, que foi planejada sem se pensar na ciclovia, e há tantas ruas onde isso acontece.

Sobre a integração dos transportes, é importante que a gente possa usar *rack* nos ônibus e também nas viagens intermunicipais. Eu já tentei fazer isso algumas vezes, e eles pedem que se desmonte a bicicleta, tire as rodas, amarre tudo e coloque dentro de um papelão. Isso é muito chato, porque, às vezes, tu queres fazer uma viagem a um Município vizinho ou vais para a praia e queres voltar, e a bicicleta torna-se um problema, quando ela deveria ser uma ajuda. Imaginem, se usas ônibus, às vezes, podes pegar o

ônibus num ponto melhor, não vais precisar fazer duas viagens, e estarás desafogando o trânsito. A bicicleta não é um problema. Na verdade, a bicicleta é uma solução que é vista como um problema. É isso. (Palmas).

A SRA. PRESIDENTE (SOFIA CAVEDON): Informo que nós tentamos interferir no tema da compra do Tri. Por exemplo, nós achamos um absurdo o fato de ser o único produto que tu pagas adiantado para depois irem te disponibilizando o serviço. Paga-se tudo! Agora, nós fizemos uma emenda possibilitando a compra por cartão de crédito, e a Prefeitura vetou a emenda, dizendo que desorganizaria o sistema! Agora, imaginem. Então, eu quero fazer essa referência, e observei e anotei as três questões, porque é um absurdo, de fato. Num banco, tu colocas o dinheiro, mesmo que os juros sejam miseráveis, eles te repõem um pouco da inflação. Agora, ali tu colocas o dinheiro e ficas perdendo o dinheiro se tu não usas. Eu acho que isso é um caso, inclusive, de defensoria pública, encaminhando-se individualmente, mas vamos discutir isso. A Ver.^a Fernanda e o Beto estão aqui, e acho que devemos propor isso.

O Sr. Pedro Lunaris está com a palavra.

O SR. PEDRO LUNARIS: Obrigado, e boa noite a todos. Acho que já se falou muito com relação a mudanças estruturais; temos de discutir isso muito ainda, para entender o que é melhor e para termos um debate aberto a respeito disso. Gostaria de falar um pouco sobre mudanças paradigmáticas, que são mudanças a médio e longo prazo, mas, se não começarem agora, não vão começar nunca. A gente tem que começar a pensar nisso.

O Cappellari falou antes que a EPTC, desde o início, auxiliou e esteve apoiando os ciclistas quando do atropelamento. Isso é verdade. A primeira reação que agente viu, logo depois do atropelamento, foi uma reação comum, de não entender o que aconteceu e chegar lá com a visão de que os ciclistas estavam incomodando o trânsito. Essa foi a primeira reação que a gente viu de vários setores da comunidade. Isso não é um problema, e acho bom que isso apareça, porque mostra o paradigma de que o ciclista é um vagabundo. É um paradigma que, felizmente, por uma mudança de visibilidade, está sendo reconstruído (Palmas.). É um paradigma que se opera em nós, muitas vezes. Por exemplo, há muitas questões a respeito do trânsito, e o Lagartixa falou da questão de uma pessoa de 14 anos pilotando uma bicicleta, por que é que seria possível, se não é

alguém que anda de carro. É que a pessoa de 14 anos que anda de bicicleta não está ameaçando outras pessoas. E, se ela está ameaçando a si mesma, a gente não tem de responder a isso colocando-a numa caixa, o que é uma resposta que a gente tem dado para as pessoas. Para proteger a si mesmas, a gente... O Marcos fala muito disso; o Marcos pergunta como é que os carros não estão preparados para frear se uma criança aparece na frente deles. A gente tem que começar a pensar numa cidade na qual os carros sejam preparados para frear quando uma criança passa na frente deles, e não pensar uma cidade que impede as crianças de andar na rua! (Palmas.)

Então, em certa medida, eu não acho que a gente devia estar falando da bicicleta, eu acho que a gente deveria estar falando do trânsito. Nós, ciclistas, temos estimulado muito uma questão dicotômica, sim, entre motoristas e ciclistas. Eu reafirmo que o motorista é uma vítima do trânsito. A gente tem que estar falando contra uma cultura carrocêntrica, que é uma cultura carrocêntrica que não tem ajudado ninguém. Então a gente tem um desafio, que é dar conta da quantidade de carros que entram em ruas de circulação a cada dia. O Aguiar me falou agora que são 50 a 60 carros por dia entrando em circulação em Porto Alegre. Então, eu desafio, é um desafio que a gente tem tentado responder aumentando as vias. Eu quero ver a gente ter condições de aumentar as vias para dar conta dessa quantidade de carros. A gente vai começar a derrubar as casas para aumentar as vias, e não vai acabar. Cem carros por dia. Esse é um problema matemático. Se a gente ficar só nessa questão matemática, vai ser um problema matemático. A gente precisa trazer a discussão de uma forma... Porque o motorista está devidamente estressado com o trânsito. Ele está pegando aquele carro que tem investimento social muito forte para dizer que é a solução para os seus problemas, que é uma grande questão de *status*.

O carro traz uma arrecadação ímpar para a Prefeitura, então ele tem uma questão econômica também para o Poder Público. Ele pega esse carro e, para usá-lo, ele fica trancado no trânsito. Então a gente tem um sistema que não tem ajudado nem os agentes desse sistema. É um sistema alienígena, não é um sistema para as pessoas. Quando a gente fala que quer uma cidade para as pessoas, a gente tem que começar a construir uma imagem que não pareça ao motorista que cidade para as pessoas signifique que eu não vou poder utilizar o meu carro, ou que eu não vá poder ser feliz, na verdade. Talvez

possa parecer. Para seres feliz, talvez seja melhor tu usares menos o teu carro. Que meios a gente cria para isso?

Então essa questão imagética é muito importante. Depois do atropelamento, a gente viu que a maioria dos motoristas em Porto Alegre começaram a respeitar muito mais os ciclistas, a visibilidade foi muito maior. Mas existiram alguns que puderam expressar a sua raiva, que é digna, só que está sendo mal expressa, está indo em relação ao ciclista. A gente viu muito isso, eventos isolados de pessoas reclamando... Então a gente tem que pensar. E essa não é uma coisa só filosófica, é uma questão de investimento.

A questão do carro não surgiu do nada, existe um investimento diário para a cultura carrocêntrica. Existem, no mundo, tentativas de um investimento contrário a isso. Isso é o tipo de coisa que o Marcos fala que o Poder Público pode estar funcionando e investindo enquanto campanha. E isso exige coragem, porque incomoda. Eu sei que precisa de pressão da sociedade, mas a gente também precisa entender que grande parte da sociedade vai estar ainda dentro de um sistema que não está ajudando a sociedade. A gente precisa de pessoas de fora desse sistema que consigam falar coisas a respeito disso. A Prefeitura de Londres colocou placas nos lugares em que os carros trancam que dizem “você é o trânsito”, uma coisa óbvia. Vocês, dentro desse carro, ocupando muito mais espaço do que o seu corpo ocupa, é o trânsito. Bogotá fez muitas coisas ativamente em relação a isso; no Canadá, existem figuras obviamente colocadas em situações nas quais os carros andam devagar, tipo estacionamento, mas são figuras que são imagens que viram 3D de uma criança correndo atrás da bola que mostra para o motorista o quanto ele tem que saber frear. Se ele não consegue frear com essa figura, como é que ele vai conseguir quando for uma criança? E eu quero uma cidade em que as crianças possam andar na rua. É isso. Muito obrigado. (Palmas.)

A SRA. PRESIDENTE (Sofia Cavedon): Valeu, Pedro. Chamo agora a Ninki, da União Brasileira dos Ciclistas.

A SRA. SIRLEI NINKI: O Secretário diz que todo mundo que falou aqui era esbelto, magrinho, bonito, porque pedalava. Pois é, Secretário, eu pesava 160 quilos. Hoje eu peso mais ou menos uns 100 quilos, graças à bicicleta. E o meu cardiologista disse que provavelmente eu ganhei uns 20 anos de vida porque eu pedalo. Ser gordo não é

sinônimo de não pedalar. Por exemplo – tem testemunha aqui, inclusive -, eu pedalei 200km em uma prova de resistência e longa distância. Então isso não é empecilho, como lomba não é, e etc.

Bueno, vamos ao que nos interessa. O representante da Justiça, da Defensoria Pública, disse uma coisa que eu não sei se, como o Pablo, eu fico triste, ou se eu fico revoltada. “Ah, eu acho que é a primeira vez que nós estamos nos reunindo aqui.” Esta é a sétima Audiência Pública de que eu participo. Isso para não falar das reuniões. Quantas, Régulo? Vinte, trinta só na EPTC, fora as que a gente faz entre a gente. E o discurso é sempre o mesmo: vamos fazer, vamos implementar, vamos não sei mais o quê... E nada sai do papel! (Palmas.) E aí eu pego um panfleto da EPTC: “Onde pedalar. Ciclovias e ciclofaixas”. Mais uma vez. Isso é dizer para o cidadão de Porto Alegre que ele só pode pedalar onde tem ciclovia e ciclofaixa. Ou não? Eu estou com problema de interpretação? Eu acho que não. E é um panfleto da EPTC! Esse é o tipo de educação que nós queremos? Eu não quero. (Palmas.) Para mim, como ciclista, não serve, e tenho certeza que a entidade que eu represento, que é uma entidade nacional, assina em baixo do que eu estou falando, qual seja, que isso para mim não serve. Eu até gostaria que o Secretário estivesse aqui ouvindo, mas, infelizmente, ele não está, está no telefone. E o panfleto segue falando a mesma coisa, vocês devem ter visto. “Orientações para a sua segurança: transite em ciclovias e ciclofaixas.” Abaixo, segue: “evite ruas muito movimentadas”.

Se eu for para a PUC, por onde eu que vou? Eu vou para aula... Eu não estou nem falando do trabalhador, daquele que anda às cinco horas da manhã, eu estou falando... Se eu quero ir para a PUC, porque eu tenho consciência, vou deixar meu carro em casa e vou para a PUC pedalando. Por qual avenida ou rua eu vou? Quantos quilômetros a mais eu terei que andar para evitar ruas muito movimentadas? E pior: “grandes avenidas e rodovias”. Eu tenho direito de andar na rodovia. (Palmas.) Aliás, eu sou organizadora de provas de um clube internacional, provas essas que acontecem no mundo inteiro, não é uma coisa inventada aqui no Brasil, e que ocorrem justamente em rodovias. Então, se a gente pega um panfleto da EPTC e o dá para uma pessoa que não tem informação nenhuma, ela vai dizer que eu sou uma contraventora, porque eu ando na rodovia, em grandes avenidas, eu não ando só em ciclofaixas. (Palmas.) Aliás, eu tive que sair de Porto Alegre para ter a sensação do que é andar numa ciclovia. No início de dezembro,

eu estive em Sorocaba – seria interessante se o Secretário, o pessoal da equipe, conversasse com o pessoal de Sorocaba – e eu consegui andar por dez quilômetros numa ciclovia, gente. É uma coisa fantástica! Ainda tem alguns probleminhas, “porque a gente é muito crítico, a gente gosta de reclamar”. O Marcelo esteve lá. Tem problema? Tem problema, mas, pelo menos, o Prefeito tem vontade de fazer.

No entanto, eu acompanho essa discussão sobre Plano Ciclovitário há mais de sete anos e eu não vi nada sair do papel, só aqueles dois quilômetros lá da Restinga, que os coitados não estão nem usando, pelo o que estou sabendo, pelos relatos. Eu ainda não fui lá olhar, não sei como ficou. E eu também ainda não vi, Vereadora, ser construído, por exemplo, um bicicletário decente aqui na Câmara de Vereadores, porque o que tem ali é um ferro de amarrar bicicleta. Aquilo não é um bicicletário! (Palmas.) E desde a primeira audiência a que eu compareci aqui eu falei disso. Se a senhora quiser, eu posso trazer, eu tenho anotado, lá em casa, os Vereadores que se comprometeram em construir. Eu vejo, por exemplo, o Ver. Todeschini – pena que ele não está aqui –, mas o discurso é um, quando se está no Governo, e o discurso é outro, quando se é oposição. Como é fácil ser oposição! O discurso do Todeschini não era o mesmo do da primeira audiência, quando eu estive aqui. Pena que ele não está aqui para ouvir, eu falo isso para ele ouvir. Eu conheço o Todeschini há pelo menos 15 anos. O discurso não era o mesmo da primeira audiência, assim como o de outros Vereadores. Com relação ao ex-Secretário da Secretaria do Meio Ambiente, que falou há pouco aqui, o Beto Moesch, eu já briguei com ele, já o xinguei, mas ele está sempre ali, e o discurso dele é o mesmo. Não vou nem julgar se é demagógico ou não, se é bonito ou não, mas ele tem sempre o mesmo discurso, independente de ser oposição ou situação. Eu até tenho uma pergunta para fazer para ele: qual é o tempo que é dado para uma contrapartida numa obra, para ser cumprida a contrapartida? Eu peço, se vocês puderem, que me respondam depois. Porque eu ouço que o *shopping* Praia de Belas, em contrapartida, vai construir a ciclovia da Av. Ipiranga; que o *shopping* não sei das quantas vai construir, em contrapartida, a ciclovia ou a ciclofaixa da Av. Sertório; que a obra não sei qual tem que, em contrapartida... Mas e o prazo? Qual é o prazo que é dado para essa contrapartida, para ela ser cumprida? (Palmas.) Eu já ouvi de um Diretor do *shopping* Praia de Belas que eles não vão construir a ciclovia da Av. Ipiranga, não. Se é verdade, ou não, como anda a discussão, eu não sei. Por quê? Porque não tem prazo. Qual é a penalidade para quem

não cumpre a contrapartida? São essas coisas que eu me pergunto, todos os dias, quando eu estou andando de bicicleta, e o motorista me manda ir para a calçada; quando eu estou andando de bicicleta, e o motorista buzina para eu sair da frente.

Quando comecei a pedalar, eu era completamente contra ciclovias e ciclofaixas. Na verdade, na essência, eu continuo ainda, porque eu acho que é impossível ciclar uma cidade inteira. Eu acredito, sim, em pedestres, em motoristas, em ciclistas compartilhando o trânsito, mas eu acredito e defendo a ciclovias e a ciclofaixa, porque eu tenho certeza de que mais pessoas tomarão coragem, como muitos já falaram por aí, e começarão a usar as nossas ruas andando de bicicleta, pelas ciclofaixas e pelas ciclovias.

Quanto à carteira de motorista, que todo mundo falou, eu fiz carteira de motorista há menos de um ano, e em nenhum momento, nas minhas aulas, falaram sobre bicicletas ou sobre os artigos que falam a respeito das bicicletas. Aliás, eu abandonei o carro em plena Perimetral, quando a minha instrutora gritou para um ciclista ir para cima da calçada. Eu simplesmente freei, abri a porta, saí do carro, peguei o telefone e disse: “Esta mulher não me dá mais aula, amanhã eu vou aí conversar com vocês”. E fui embora! Ela achou que o ciclista estava atrapalhando o trânsito. Eu estava querendo sair de perto dele, e ela queria que eu ficasse naquela via. Como ela viu que eu não ia ficar ali, que eu ia sair, ela mandou o ciclista para cima da calçada. Então, além de não falar nada, ainda ensina errado! Eu não sei onde devemos reclamar sobre isso, mas precisamos reclamar em algum lugar, não é? Era isso, obrigada. Gordo também pedala, Secretário, vamos lá.

A SRA. PRESIDENTE (Sofia Cavedon): O Sr. Marcelo Lucca, da Bike RS, está com a palavra.

O SR. MARCELO LUCCA: Sra. Presidente, Srs. Secretários, colegas, falar depois da Ninki, com esse grau de incendiarismo gritante...

(Manifestação fora do microfone. Inaudível.)

O SR. MARCELO LUCCA: Eu acho que são as pessoas revoltadas que movem as coisas, os acomodados não escrevem história, e os omissos são aqueles com que ninguém podem contar. Se quisermos ser protagonistas dos tempos em que vivemos,

temos que ter a revolta e controlar as coisas que são dadas. Queria eu ter essa coragem. A Ninki contou um episódio que eu testemunhei, há cinco anos, quando ela, com todo esse peso, pedalou 200 quilômetros. Eu tive orgulho de dar a medalha para ela, no final de uma prova de habilitação do Audax 200 quilômetros. Isso que ela contou eu tinha anotado aqui para contar.

Há muitos anos atrás, eu era um jovem cheio de esperança, com longos cabelos, e na manhã do dia em que fiz 18 anos – na manhã desse dia -, entrei no antigo Ciretran e, no final da tarde do mesmo dia, saí de lá com uma carteira de motorista me autorizando a dirigir caminhão. No dia em que eu fiz 18 anos. Eu sou de uma geração que não precisava fazer autoescola. Quando completei 40 anos, me chamaram para renovar minha carteira, fiz um teste de visão e respondi um questionário onde as perguntas beiravam a imbecilidade – o Artur disse que, orgulhosamente, gabaritou. Eu sou uma pessoa que nunca passou por uma autoescola, sou dessa geração, geração do Ricardo Neis, que não tem o mínimo de consciência do alcance das suas consequências no ato de dirigir um carro.

O Pablo não falou aqui, mas ele tem um trabalho extremamente importante que deveria ser de decisão de gestão pública. Eu, como acabei de falar, nunca passei por uma autoescola. Por que é que, se eu quisesse fazer uma reciclagem, eu teria que pagar a um centro de formação de condutores? Ou a não ser que eu cometa uma infração. Se eu cometer uma infração, como punição, eu terei uma aulinha – como punição. Por que a EPTC, Secretário Cappellari, não tem uma dotação orçamentária, algum projeto que estabeleça que se tenha, voluntariamente, permanentemente, programas de formação e reciclagem para os motoristas que assim quiserem? Eu gostaria de fazer isso, mas eu teria que pagar para fazer isso hoje.

Quando aconteceu o episódio do atropelamento, o Pablo – eu falo dele porque ele faz isso como militante ativista da causa – se reuniu, inclusive, com policiais militares que fazem patrulhamento de bicicleta, da EPTC, para oferecer, publicamente, orientações e informações sobre legislação aplicável à circulação viária, ciclismo e etc. Muitos daqui, por mais que sejam militantes ciclistas, talvez não tenham presente que o capacete, de que tanto nos orgulhamos e cobramos nos nossos passeios, não é item obrigatório no Código de Trânsito. Se nós vemos dessa maneira, imaginem aquele motorista que nunca passou por esse grau de cobrança. No dia em que tivemos a manifestação, depois do

atropelamento, dia 1º de março, quando fomos recebidos no Paço Municipal pelo Secretário Busatto, o Lagartixa, que está sentado ali, quando se falava dos modelos europeus, disse: “Olha, eu moro nesta Cidade e quero mudar esta Cidade. Eu quero viver aqui”. E nós vamos ter que mudar Porto Alegre. Nós não vivemos em Paris, não vivemos no Polo Norte, não vivemos na Lua. Esta Cidade é que tem que ser mudada.

Só que esta Cidade vai mudar muito mais do que pensamos, e agora resolvi sentar e fazer a conta. Considerei a média de veículos novos emplacados em Porto Alegre nos últimos dois anos e peguei a média de crescimento da população nos últimos dois anos. Senhoras e senhores, num dia qualquer de setembro de 2030, mantidos esses índices de crescimento – claro que é um exercício de previsão –, Porto Alegre terá mais carros do que habitantes. Nós estamos crescendo muito mais em número de carros do que em número de habitantes nesta Cidade. Essa é uma escolha que a população está fazendo. Em nome de quê? E sem esquecer que, quando ficamos aqui, numa disputa de cobrança com a Prefeitura, que é o espaço que temos com a Câmara, nós estamos inseridos numa Região Metropolitana, nós temos toda a interferência da Região Metropolitana, que acaba trazendo um fluxo enorme de trabalhadores, de pessoas que convivem. Onde estão as decisões de Governo de Estado e de Governo Federal para poder ajudar e incentivar a melhor circulação viária? Quem trabalha fora de Porto Alegre vê todos os dias a tranqueira que é a saída e a entrada da BR 116, na Av. Castelo Branco. E isso se faz com investimento e com decisão pública.

Nós temos esta Audiência, como já aconteceram outras, e lembro uma, há uns nove anos, estavam presentes o Cappellari, o Ver. João Bosco Vaz, a Secretária Rejane, quando aconteceu um episódio, semelhante a esse episódio fatídico que tivemos em fevereiro, em que um companheiro ciclista que treinava *triathlon*, na Av. Beira-Rio, foi atropelado e teve a perna seriamente comprometida. Como decisão daquela Audiência Pública numa reivindicação que apresentamos, tomamos a decisão de fechar a Av. Beira-Rio, nas terças-feiras à noite, para prática do ciclismo esportivo. E, terças-feiras, das 21h às 24h, a Av. Beira-Rio era interditada, da Usina do Gasômetro até a esquina da Av. Beira-Rio – isso há nove anos. Na noite em que começamos o programa, estavam lá o Prefeito Verle, o Cappellari, a Secretária Rejane, o Ver. João Bosco Vaz, a Ver.^a Clênia, e uma série de pessoas, estamos ali com barreiras da EPTC, cavaletes e tudo o mais, vários ciclistas, vem um Voyage branco com motorista totalmente alcoolizado que invade

e passa por cima de tudo: “Ah, não vi!” Onde que estava a fiscalização da Cidade naquele momento, mesmo ali presente, que não combate o cara antes de ele chegar? Quando aconteceu o episódio do Ricardo José Neis, no dia 25 de fevereiro, ele atropelou mais de uma dezena de ciclistas na Cidade Baixa e trafegou até a Rua Prof. Oscar Pereira, Partenon, *et cetera* e tal, sem ser barrado pela fiscalização, Cappellarri! Isso é responsabilidade pública, porque você não tem investimento suficiente em fiscais! E a Câmara tem que dotar suficientemente a fiscalização para você ter gente!

Quando eu estava vindo para cá, peguei um trânsito caótico, porque havia um jogo de um tal time “azul”, ali pela Azenha, não lembro o nome dele, e escuto no rádio que havia 60 agentes da EPTC lá. Na noite do atropelamento, não havia 60 agentes na Cidade, e sabemos disso. A Câmara tem que tomar a decisão política de aumentar a verba de fiscalização e investimento, e peço aqui, até como sugestão da Audiência Pública, que os próximos agentes da EPTC passem, inclusive, por provas de ciclismo, ou até se crie um programa de incentivo salarial, se for o caso, para aqueles que concordarem em fazer a fiscalização na via pública através de bicicletas. Hoje você não consegue ter agentes suficientes na rua, porque você consegue colocar dois agentes num carro. Não pode colocar três ou quatro, porque senão lota. Tem que ter um número de carros na Cidade, e não pode colocar cara a pé, porque o agente a pé tem pouco alcance de fiscalização e controle. Eu vejo alguns poucos que há nesta Cidade. Vamos aumentar isso! Vamos criar um programa específico e colocar, nas provas de seleção física, que o cara ande de bicicleta. Vamos começar a ter um agente com outra mentalidade, Secretário.

Duas semanas depois do episódio do Ricardo José Neis, houve o episódio do Tempra branco atropelando ciclistas lá na Av. Assis Brasil. Duas pessoas na Av. Assis Brasil. O motorista era um foragido do sistema prisional e não tinha habilitação. Quer dizer que se pode dirigir nesta Cidade sem habilitação? Não, porque de novo não havia fiscalização, não havia agentes suficientes.

A Câmara de Vereadores tem que apoiar os pedidos que o Secretário Cappellari tem que apresentar, dizendo o que quer fazer. Os programas de educação, que aqui tanto foram enfatizados, que muda a consciência do cidadão, e que a máquina pública tenha condições de dar resposta a isso.

Sobre a ciclofaixa Caminho dos Parques, Sra. Presidente, Srs. Secretários, em 1997, foi implantado a ciclofaixa e não custou um centavo ao Poder Público! Ela era patrocinada

pelo Banco Santander. Era patrocinada por um banco privado, como contrapartida nunca custou um centavo. À medida que foi acabando o patrocínio – e nós fizemos várias ações e medidas com apoio da EPTC, de domingo, sair um grupo de ciclistas. A gente saía do Parcão e ia ao longo da ciclofaixa com guincho atrás, o Gomercindo ia conosco, e nós tirando carros ali. Bom, cansamos! E caiu em descrédito! As coisas caem em descrédito no momento em que não há respaldo e respeito.

Eu comentava ali fora com o Pablo e outras pessoas por que a Lei Seca é uma Lei que todo o mundo concorda do ponto de vista moral, ético e aceita, e não está sendo respeitada. Porque não há fiscalização. Entretanto a lei do cinto de segurança todo o mundo respeita, porque sabe que, se o agente está lá na calçada e vê o cara sem o cinto, vai tomar multa. Eu não falo em celular mais, tomei duas, três multas de celular. Sou um infrator, sou um criminoso do trânsito. Pegaram-me duas ou três vezes falando, porque o cara me enxerga. Eu não falo mais no celular, porque sou visto. Agora, alcoolizado, ele não consegue ver se eu estou ou não. E eu confesso aqui. Acho que, nos últimos dois anos, talvez eu tenha tomado algum gole e dirigido num intervalo de duas a três horas. Tento fazer isso? Claro que não faço. E daí? Alguém me fiscalizou? Eu nunca fui parado numa barreira da EPTC em Porto Alegre, Cappellari!

Fico, então, com essas propostas de que seja implantado um programa de reciclagem permanente, gratuita, aberta, com dinheiro público, com recursos para que os motoristas que queiram ir lá possam ter noções de direção, aquilo que a Ninki contou que nunca recebeu uma dica, no Centro de Formação, sobre o comportamento do ciclista na via, que isso seja decisão de gestão, seja investimento público. A implantação das ciclofaixas, propostas que já foram dadas em outros momentos, de transformar, na característica de ladeiras, os corredores de ônibus que, aos domingos, finais de semana e feriados, sejam adotados como ciclovias, para poder estimular o lazer. Teríamos imediatamente espaço suficiente. Era isso. Agradeço. Repito: a história não é escrita por omissos; quem age é que vai poder ser protagonista do próprio tempo. E espero que não estejamos aqui diante de omissos nem nada. Conheço as pessoas que estão aqui, e queremos ser cobrados também. Vamos sempre dar a resposta e apoiar aquilo que for necessário, mas saibam, Sra. Presidente, Srs. Vereadores, Srs. Agentes Públicos aqui presentes, que vocês estão num momento histórico importante. O episódio que alcançou repercussão internacional legitima a Gestão pública de Porto Alegre, Câmara e Prefeitura, a tomar a decisão que for

necessária. Se não comprarem essa briga, vocês estarão perdendo um momento importante da história. (Palmas.)

A SRA. PRESIDENTE (Sofia Cavedon): Muito bem. Cumprimos as inscrições. Havia mais um companheiro inscrito, mas ele abriu mão de falar. Pergunto ao Secretário Cappellari se gostaria de falar. (Pausa.)

O Secretário Vanderlei Cappellari está com a palavra.

O SR. VANDERLEI CAPPELLARI: Marcelo, na verdade, nós, como agentes públicos, temos a obrigação de fazer o que as pessoas da Cidade querem que a gente faça: transformar a Cidade no que é o desejo da população. Nós, como somos gestores da mobilidade, temos o dever de fazer, de mediar, em termos de construção da Cidade, o que as pessoas desta Cidade querem que a Cidade seja. Nós não temos todas as ferramentas, todas as condições para que isso aconteça de uma hora para a outra, mas temos uma equipe qualificada, um serviço público que poucas cidades do Brasil têm, uma capacidade técnica que se vê em poucas cidades, mas a minha primeira meta é que a população passe a se respeitar. Aí, como o Marcelo coloca, há muitas atribuições que são nossas, da Prefeitura, mas há muitas atribuições que são do Governo do Estado, são do Governo Federal. A reciclagem de motoristas, que o Marcelo coloca, acho fundamental, mas é uma atribuição constitucional do Governo do Estado. Nós temos processos lá de palestras sobre educação no trânsito que são ministradas principalmente para aqueles motoristas da frota pública, como eu digo, que são nossos cadastrados. Quando um motorista de ônibus desrespeita um cidadão ou um ciclista, isso me preocupa muito, porque esse motorista tem que ser diferenciado, ele tem que ser um exemplo para a Cidade. Aí, sim, Marcelo, é responsabilidade da EPTC não só dar o treinamento, mas cobrar esse treinamento dos operadores que são concessionários do serviço público e que, por receber essa benesse do Poder Público, de ser um concessionário de um serviço que é tratado como negócio, mas que deve ter princípios de prestação de serviço público, tem a obrigação de ser exemplar nesse sentido. Quero ainda dizer para todos que esta foi uma Audiência Pública longa, não é, Presidente Sofia? Até para nós, que militamos o dia todo lá, é um pouco cansativo, mas o nosso corpo técnico, a nossa equipe de educação de trânsito ouviu, e nós vamos solicitar, Presidente, a transcrição disto, as notas desta

Audiência Pública para que se possa fazer uma avaliação. Tirando algumas manifestações um pouco fora da nossa realidade, tem muita sugestão equilibrada que pode ser levada em conta, lá, Presidente. Que a gente possa realmente fazer um debate interno lá na EPTC, construir e melhorar, principalmente, como disse o Marcelo, aproveitar as oportunidades. O gestor público que não souber aproveitar as oportunidades que o cidadão e que a Cidade oferecem “perde o bonde” e acaba não construindo nada. Estamos lá à disposição, sempre abertos à crítica, ao debate, à sugestão – esse é o nosso dever –, e estamos sempre participando da construção desta Cidade, com responsabilidades legais. Não nos podemos afastar das obrigações legais porque somos legalistas; fizemos essa escolha, somos legalistas porque cumprir a lei é a parte principal de quem é gestor público, e só não conseguimos, Marcelo, pegar todo o infrator da Cidade porque, humanamente, nenhuma cidade, em nenhum lugar do mundo se faz isso, mas nós nos esforçamos muito para que se possa aplicar a Lei e cobrar que o nosso cidadão... Apesar de sermos tachados de “indústria da multa” e outras coisas mais, é nosso dever ouvir a crítica e tentar sempre fazer o melhor de nós lá na EPTC. Obrigado a todos. Boa-noite! (Palmas.)

A SRA. PRESIDENTE (Sofia Cavedon): Obrigada, Secretário Cappellari; a sua presença, e a da equipe, aqui, foi muito importante porque valorizou o esforço de todos os ciclistas, de todos os militantes, cidadãos que estão aqui apesar de que também devam ter tido um dia exaustivo.

O Sr. João Carneiro está com a palavra.

O SR. JOÃO CARNEIRO: Acho que a Câmara de Vereadores está cumprindo um papel importantíssimo abrindo este espaço para o debate, para as ideias que surgiram. E acho que é imperioso que, neste momento, a gente tire alguns encaminhamentos. Não vou propor que se faça um tempo de encaminhamentos. A Casa tem toda uma sistematização, tem condições de fazer a transcrição dessas notas, etc. Surgiram inúmeras sugestões que foram aqui colocadas por todos que falaram, e algumas delas são implementáveis imediatamente. Então, parece-me que deveríamos deixar, como uma sugestão, que esse material seja disponibilizado, através do *site* da Câmara de Vereadores, para que se possa dar conhecimento a toda população do que se debateu.

Certamente a EPTC poderia elencar, dessas sugestões, àquelas que imediatamente já podem ser implementadas. E eu sugeriria ao Capellari que se estabelecesse um prazo para a implementação dessas medidas mais imediatas, ou, pelo menos, que essa satisfação fosse dada à população de Porto Alegre. Porque não são apenas os ciclistas que se fizeram presentes, como nesta Audiência de hoje, mas no dia 1º de março, dia daquela passeata que nós fizemos, foi a cidadania de Porto Alegre que se manifestou por uma Cidade que pensa no trânsito como sendo algo para toda Cidade. Então, me parece que essa satisfação precisa ser dada, eu colocaria isso como encaminhamento, que as sugestões aqui elencadas sejam estabelecidas por situação, digamos. Aquelas que são de médio e longo prazo, que inclusive já se encontram várias delas dentro do Plano Cicloviário, mas existem aquelas que são de implementação imediata, e essas nós gostaríamos de ver medidas efetivas de curtíssimo prazo implementadas pela Prefeitura. Do mesmo modo, eu penso que a Câmara de Vereadores, que tem um papel de fiscalizador, pudesse dar o acompanhamento a essas medidas. E, se for necessário, que se marque um outro momento em que se faça um retorno, não para ouvir novamente todas as sugestões que foram aqui colocadas, mas para acompanhar o andamento das medidas aqui colocadas. Penso que nenhum dos cidadãos presentes aqui vai se negar a voltar e fazer avaliações, etc. Mas o que queremos é passar para um outro patamar, e, quando voltarmos aqui, nós queremos que determinadas coisas já tenham acontecido. E possamos avaliar como aconteceram e que de modo elas podem melhorar. Do mesmo modo, penso que esta Casa possa dar respaldo, como disse o Marcelo, às necessidades que a EPTC certamente tenha, no sentido de suplementação orçamentária, se for necessário, para a contratação de mais fiscais, etc. Só que sabemos que são medidas em médio prazo, enquanto que outras medidas, que aqui já foram referidas, são de curtíssimo prazo. E elas podem ser implementadas por medidas administrativas do Gestor Público, da Prefeitura de Porto Alegre, que mostrou, inclusive no caso dos paraciclos no Mercado Público, que uma medida administrativa, uma decisão política, coloca coisas em funcionamento na Cidade. Alguém aqui falava que é preciso, agora, que aquilo não seja uma ilha, tem que haver ligação entre esses vários locais da Cidade. E, parece-me que, nesse sentido, transformar várias das vias da Cidade com ciclofaixas pode ser feito por medida administrativa; placas na Cidade podem ser feitas com medidas administrativas; assim como fiscalização e campanha de educação. Parece-me que essa seria, mais ou

menos, uma síntese. E a sugestão é que, a partir da transcrição da taquigrafia, todas essas medidas, de acordo com sua implementação em curtíssimo, curto, médio e longo prazo. Obrigado. (Palmas.)

A SRA. PRESIDENTE (Sofia Cavedon): O João ajudou bastante nos encaminhamentos. Eu tenho aqui uma sugestão concreta. Nós estamos começando o mês de abril com o tema Direito à Cidade. Até o dia 10, domingo, eleição do Conselho Tutelar, trabalhando o Direito da Criança e do Adolescente. Para isso, temos essas audiências, mas também já está marcado um seminário sobre o transporte público, sobre a circulação em modais de transporte em Porto Alegre. Uma decisão que nós tomamos lá no momento da passagem – não é, Fernanda? –, quando do debate que esta Casa fez. E já está decidido, pela Mesa Diretora, que um dos painéis será o tema das ciclovias, um deles, e é em meados de maio. Não lembro bem da data, mas nós já pré-agendamos essa data, inclusive já tinha falado com o Capellari, há um tempo, de que nós temos que planejar, organizar isso junto. Então, nesse tempo, eu acho que nós temos condições de fazer um balanço no Seminário, vocês serão convidados. Eu vou encaminhar essas notas taquigráficas – Luiz Afonso, quero que tu me ajudes – para o nosso Gaplan, que é a Assessoria de Planejamento, para análise de todas as sugestões que podem se transformar em Lei, existem vários elementos, inclusive prazo para cumprimento das contrapartidas. Porque aí, Fernanda, eu acho que nos ajuda, pegamos todas as notas, temos uma equipe, faz proposta de Projeto de Lei que, coletivamente, encaminharemos. Então, essas são questões concretas que podemos normatizar melhor, exigir mais, a gente sai com o compromisso de encaminhar, e aí no Seminário já anunciar quais medidas que estamos colocando em curso. A Rosana Bona, assessora da Presidência, vai anotar os encaminhamentos sobre tema da bicicleta, porque, nesses três meses e, depois, durante o ano já nos organizamos.

Há um tema para o qual nós vamos fazer campanha, até fizemos um material de campanha sobre o tema da criança e do adolescente e eu entendendo que a Câmara pode ajudar na campanha para esclarecimento ao motorista, quais são as regras que ele tem que cumprir em relação ao ciclista, que é o que vocês repisaram, pisaram e repisaram. Eu espero que vocês contribuam com a elaboração para não cometermos erros, nem de posicionamento nas fotos, porque nós não temos como fazer, mas nós

queremos construir um material. Para vocês terem uma ideia, nós fizemos 100 mil fôlderes sobre o tema da criança e do adolescente, inclusive enviamos pelo correio, ou seja, 100 mil famílias têm que estar recebendo o folder. Então, podemos fazer isso também, além da abordagem de rua. Há um sistema postal que envia, a um custo bem baixo, às moradias. Eu acho que podemos fazer um belo material sobre a bicicleta.

Estamos fazendo, neste momento, uma reestruturação – não é, Luiz Afonso? – da entrada da Câmara, porque as pessoas caminham onde os carros trafegam. Eu tive uma reunião nessa semana com o arquiteto Claudio, que é o único que pode fazer os projetos para a Casa, e já vamos, sim, projetar o novo bicicletário, mas queremos fazer dentro das regras. Gostaríamos que vocês nos ajudassem, pois queremos fazer de maneira exemplar, a partir da fiscalização de vocês.

(Manifestação fora do microfone. Inaudível.)

A SRA. PRESIDENTE (Sofia Cavedon): Não, isso tem! Há banheiros na parte de baixo, perto da garagem, com chuveiro. Nós temos funcionários, como o nosso Diretor da DAC, que caminha, corre e, depois, toma seu banho no final da tarde. Então isso tem.

(Manifestação fora do microfone. Inaudível.)

A SRA. PRESIDENTE (Sofia Cavedon): Já está fazendo. Então, a Câmara entra junto nesse material porque aí nós fazemos um tanto a mais aqui com o orçamento da Câmara, fazemos junto. Maravilha, porque aí cria potencia. Nós, inclusive, temos *outdoor* na Cidade; para o próximo, comprometo-me a trabalhar o tema da bicicleta. São 30 *outdoors* da Câmara de Vereadores. Espero também que a gente acerte, que sejamos certos no *outdoor*. Vamos consultar vocês, mandem proposta por *e-mail* – eu sei que vocês funcionam muito bem em rede – para dar a opinião de vocês.

Com relação aos outros temas que dependem da Prefeitura, nós também sublinhamos que o Cappellari e a sua equipe estudem quais as medidas imediatas, porque, se conseguirmos fazer um projeto piloto em um bairro, damos uma resposta pública, continuamos mantendo presente o tema da bicicleta, porque o depoimento dado aqui por alguém é muito importante, de que a bicicleta saiu da invisibilidade. Eu sinto hoje também.

Quando eu estava vindo para cá, disse ao meu motorista que havia um ciclista, pedi que ele se afastasse, que deixasse o ciclista andar na faixa direitinho. A gente começa a enxergar as pessoas que andam de bicicleta, porque ainda há uma invisibilidade. Eu acho que não podemos deixar que essa invisibilidade volte. Então, ações emblemáticas e imediatas serão bem importantes para isso. Eu sei que houve muitas reuniões, aqui há muito trabalho e, de fato, pouco efeito. Quando queremos mudar culturas, sabemos que tem que haver muito, mas muito investimento.

Quero contar para vocês – devem estar cansados, mas vou contar – que, no domingo, eu desci a pé para ir ao Brique, quando me dei conta que estava tarde para a caminhada em prol do Autismo, e eu sugeri que pegássemos um táxi. Fizemos sinal para um táxi. O táxi fez sinal para estacionar, e o carro de trás meteu-lhe uma buzina. Isso no domingo, às 11h30min. Como é que um cidadão, às 11h30min, no domingo, está estressado desse jeito. Mas não foi só isso que aconteceu. O carro passou pelo carro do taxista e atravessou. Quando fomos entrar no táxi, o taxista desceu com um canivete na mão – ficamos nos perguntamos o que estaria acontecendo –, e o carro se mandou. O taxista nos relatou que o motorista do carro, quando estava ao seu lado, puxou uma arma e disse: vou encher a tua cara de bala. Isso no domingo de manhã, às 11h30min.

Nós estamos, de fato, com uma cultura, com uma agressividade absurda em Porto Alegre. Nós devemos fazer alguns debates com sociólogos, com antropólogos, para nos ajudar a entender o problema para reverter. As pessoas que conduzem automóveis estão armadas no trânsito.

Eu queria que encerrássemos com esta linda militância de vocês homenageando as crianças, as famílias, o drama que foi vivido, hoje, pelas crianças no Rio de Janeiro, que é algo inaceitável, mas exemplar do que é este Brasil, do que o Brasil não superou da violência, da intolerância nas relações humanas. O que adianta estarmos com desenvolvimento, com Pré-Sal, se não conseguirmos entender que cultura é essa que a gente não conseguiu romper. Muito obrigada pela presença de todos vocês e boa-noite. Nada mais havendo a tratar, encerro os trabalhos da presente reunião.

(Encerra-se a reunião às 23h09min.)