

ÁUDIO TRANSCRIÇÃO 31.03.2026

É com grande satisfação que iniciamos o Fórum de Mobilidade. É um espaço construído com diálogo qualificado. A escuta ativa e a construção coletiva da sala de sociedade. Como realizamos o Fórum de Patrimônio e Habitação, vamos continuar no mesmo intuito de receber contribuições das universidades, sociedade civil e pessoas que têm um estudo diferenciado sobre a matéria.

A mobilidade urbana é um dos grandes desafios contemporâneos da cidade. Ela impacta diretamente a qualidade de vida da população, o acesso a oportunidade, a dinâmica econômica e a organização do território.

Discutir mobilidade, portanto, é discutir equidade, desenvolvimento e futuro. Informamos que, na sequência desse encontro, realizaremos o Fórum de Infraestrutura, considerando que os atores envolvidos são semelhantes e na medida dos grupos, optamos em promover os dois fóruns de forma sequencial, visto que as pessoas só precisam sair um dia do trabalho e a gente teria mais contribuições. Destacamos ainda que a FGV fará uma explanação inicial.

Ressaltamos ainda que esse fórum tem caráter estritamente técnico, espaço qualificado de escuta, o qual buscamos, sobretudo via academia e especialistas nas respectivas matérias. Informamos ainda que o site do PDDU encontra-se disponível para contribuições e vamos contribuir porque as contribuições estão bem baixas e a gente precisa saber o que a sociedade pensa e prevê.

Esperamos que ao longo deste encontro possamos avançar de forma respeitosa, com propostas concretas, críticas construtivas, fortalecendo parcerias e consolidando diretrizes que contribuam para uma cidade mais conectada, eficiente e humana.

Agradeço a presença de todos. Declaro aberto oficialmente e passo para a Sílvia da FGV, para fazer as considerações.

Sílvia:

Bom dia a todos. Meu nome é Sílvia Fingerut, eu sou arquiteta e urbanista e nesse projeto eu faço o papel de coordenação técnica e como vocês percebem, pelo meu sotaque, eu sou paulistana, moro no Rio de Janeiro, mas isso não impede de contribuir para um projeto aqui em Salvador, porque na realidade o Plano Diretor tem todo um procedimento que se repete.

Em que o Estatuto da Cidade nos propõe e que nós devemos realizar. Então, nesse sentido é que o meu papel de coordenação técnica funciona e nós

reunimos uma série de profissionais especialistas daqui de Salvador, buscando justamente ter esse olhar tanto teórico e trazendo contribuições de outras cidades, como local. Não é? O plano de mobilidade é um plano setorial, não é? Então, nesse sentido, o PDDU está acima dele do ponto de vista jurídico. O Plano Diretor é lidar com atribuições, diretrizes para todos os planos setoriais. Por isso, nós tivemos um Fórum de Habitação e tivemos o Fórum de Cultura e Patrimônio.

Hoje teremos mobilidade e infraestrutura e teremos também meio ambiente, mudanças climáticas e, eventualmente, outros, se forem necessários. Mas em princípio, esses é que estão programados. Mas o que eu queria só ressaltar é que essa setorialidade do plano de mobilidade não é que ele não seja parte do Plano Diretor. Ele é um detalhamento das diretrizes do Plano Diretor. Isso tem que ficar muito claro. É o Plano Diretor. Ele dá um sobrevoo na mobilidade e, portanto, Salvador tem um plano de mobilidade atualizado e há uma série de projetos em andamento e, eventualmente, o Plano Diretor novo, esse que nós estamos realizando pode trazer diretrizes para alterações nesse plano de mobilidade, propondo outros projetos.

Então eu vou passar a palavra para Cristina Aragon, que é especialista e soteropolitana.

Antes de Cristina, Esse é o site do PDDU: “Plano Diretor de Desenvolvimento. Vamos juntos planejar o futuro de Salvador”. O site: pddu.salvador.ba.gov.br.

Cristina:

Bom dia a todos, mais uma vez um prazer muito grande estar aqui encontrando amigos, colegas e vamos em frente, né? A gente vai fazer a apresentação e no final a gente abre para debate. Então, o conteúdo do Plano vigente, que já existe e vem sendo reformulado, são abordadas essas questões: Acessibilidade Universal e Micro Acessibilidade; A estrutura organizacional do sistema de transporte, a infraestrutura viária para o transporte motorizado, a infraestrutura viária para o transporte não motorizado e aí está incluído o pedestre, sistema de transporte coletivo e logística que trata do transporte de carga.

O plano de Mobilidade, o PlanMOB Salvador foi elaborado sob as diretrizes da Lei Federal 12.587, de 2012 e a Lei Municipal 9374 de 2018. E esse PlanMOB como não deveria deixar de ser, ele prioriza os modos de transporte não motorizados que são os pedestres e ciclistas e o transporte coletivo em detrimento do transporte individual motorizado.

Então, na verdade, o que a gente quer é realmente o incentivo ao transporte coletivo, o transporte público. Só assim a gente vai ter um trânsito mais confortável. Enquanto a gente pensar que a gente vai resolver o problema do trânsito, como o automóvel, a gente está no caminho errado. Então é por isso que o plano tem essa referência da prioridade para o transporte público.

As metas focam na integração física e tarifária, lógico, além de enfrentar os desafios geográficos da cidade através da valorização dos planos inclinados e elevadores. Salvador é toda: alta e baixa. Não só a cidade alta e baixa a que a gente se refere, mas ela é toda de vales e cumeadas. Então essa conexão vale e cumeada. É uma coisa também que é um foco dado do plano de mobilidade e o objetivo central foi promover a mobilidade sustentável, inclusiva e acessível, reduzindo o tempo de viagem e mitigando os impactos ambientais no transporte urbano. O serviço de transporte coletivo e a estrutura geral da mobilidade.

A gente tem o SPCO, que é o sistema de transporte coletivo que organiza a circulação interna da cidade. Temos também o sub sistema, que atende aquelas áreas periféricas, ruas estreitas onde não é atendido pelo sistema, pelo SPC ou as linhas metropolitanas de toda a região metropolitana que conecta Salvador com a Região Metropolitana. O metrô que opera como eixo de alta capacidade reconfigura a rede, permitindo inclusive as integrações.

E houve uma mudança no STJ no sentido de fazer essa integração, o BRT também, que otimiza a mobilidade urbana ao combinar corredores de alta capacidade com faixas exclusivas, garantindo agilidade e conectividade ao transporte público. E também entre o BRT's, que não usam a faixa exclusiva. Mas ela tem a prioridade também no transporte, no sistema viário, meios verticais, elevadores, planos inclinados, táxis, transportes por aplicativo também influenciam a circulação, disputa por espaço viário.

Eu chamo a atenção para o transporte por aplicativo que ele tem uma grande função também de integração. Muitas vezes para você chegar aos sistemas de alta e média capacidade, como é o metrô e o BRT, você usa o transporte para o aplicativo, então ele tem essa função também de ir além de fazer o transporte porta a porta, fazer a integração com esses modos de transporte, a infraestrutura de pedestres e escadarias fundamenta, caminha habilidade e integração entre os diversos modais que a gente tem na cidade alta e baixa.

E agora a malha cicloviária, que são as ciclovias e ciclofaixas, viabilizando o transporte ativo, ou seja, aquele transporte limpo que você não consome, a energia não renovável e amplia o acesso aos eixos estruturantes.

A área total é de 693 94 quilômetros quadrados. Nossa população de 2024, 2 milhões e chegando a 600 mil, densidade populacional de 3,5 habitantes por quilômetro quadrado. E o IDH 0,75. O sistema de transporte urbano público: 1840 ônibus, 1 milhão de passageiros, 1,2 milhões de passageiros por dia útil.

Temos duas empresas operando e o consórcio do BRT, e o contrato de concessão está vigente até 2039. A macroestrutura viária, falando do sistema viário, apoia-se nas duas vias expressas que aquele “Y” que a gente conhece. De um lado a Luiz Viana Filho, que é a paralela e do outro a BR 324, unindo aqui no Acesso Norte e duas vias de orla que é o subúrbio Afrânio Peixoto, também conhecida como Suburbana, e Otávio Mangabeira, da orla marítima de Salvador, a orla Atlântica.

Esses quatro grandes eixos estruturantes interligam-se através de um conjunto de vias transversais que estão sendo agora. Já foram implantadas e a tendência é uma utilização sempre maior, porque ela corta a cidade no sentido transversal. Então, essas vias que fazem essa alimentação a gente pode citar Magalhães Neto, Jorge Amado Pinto de Aguiar, Orlando Gomes e Dorival Caymmi, integrando a Luiz Viana com o eixo da BR.

Luís Eduardo, Gal Costa, Rua da Indonésia, 29 de Março e com a via Regional e interligando a BR 324 ao eixo da Afrânio Peixoto, San Martin, BR 528 e a ligação Lobato - Pirajá.

Aí a gente tem o sistema viário que todo mundo aqui já conhece, que são justamente esses eixos que a gente falou. Há os dois eixos centrais Paralela e BR, e os dois extremos, que são a Suburbana e a orla marítima, e as vias transversais, que agora a gente já consegue atravessar a cidade de um lado ao outro, do lado da orla marítima, para a orla da Baía de Todos os Santos.

Com relação a mobilidade ativa e micro acessibilidade. Caminhabilidade que é um termo hoje já bastante conhecido por nós que somos da área de mobilidade, é fortemente afetada por desníveis. E aquela situação que a gente já falou da cidade alta e baixa em toda a sua extensão. E a gente tem também calçadas irregulares e a fragmentação do tecido urbano. Porque como a gente tem uma ocupação irregular, muitos lugares, não dá nem pra ter calçada.

A implantação de passarelas conecta dois lados opostos do sistema viário principal, inclusive alguns sistemas viários. Você não consegue, você não pode atravessar, então você precisa das passarelas que dão acesso ao metrô e ao sistema do BRT. Mesmo em áreas centrais, a qualidade do passeio muda drasticamente em poucos quarteirões. Em áreas periféricas, de encostas, escadas, becos e caminhos informais, cumprindo papel estrutural de conexão.

A gente tem o programa que a prefeitura lançou, “Eu curto meu passeio” e que visa promover a revitalização, manutenção e acessibilidade das calçadas que oferecem risco à população, além da segurança, mais conforto. E o que a gente tem é que o último quilômetro pode anular ganhos de transporte de alta capacidade. Ou seja, a gente tem uma velocidade operacional, o tempo de viagem reduzido, mas aquele último quilômetro que a gente tem que fazer para chegar até em casa, às vezes complica a situação, porque a dificuldade da caminhada. O transporte solidário está dentro deste item. Mobilidade ativa e a rede cicloviária conta com 762 quilômetros de ciclovias e Salvador deu um passo bem grande nessa questão do oferecimento das ciclovias e 126 de ciclofaixas. E aí também tem uma questão importante sobre a redução da velocidade. Então, vias diárias de moradia, de vias locais, é interessante que a gente mantenha a velocidade baixa para que a gente possa compartilhar, inclusive a bicicleta com o trânsito normal, convencional.

Houve expansão relevante na última década, mas a infraestrutura ainda é fragmentada e concentrada ainda em áreas mais favorecidas. O Plano Cicloviário da implantação. A funcionalidade da rede depende de continuidade, segurança, bicicletários e conexão com estações terminais. Então, é importante que seja fácil você chegar nas estações terminais, conseguir deixar sua bicicleta e utilizar o transporte de alta capacidade e voltar.

Eu vi alguns relatos que, por exemplo, algumas estações de metrô tem essas estações de bicicleta, mas é muito difícil você acessar a pessoa que vai guardar a bicicleta que vai. Então as pessoas desistem. Essa é uma questão que a gente tem que bater bem forte. É uma cidade com desníveis, rotas mais planas, integração com os outros coletivos são decisivas.

O plano é elaborado também para a Ilha de Maré. Também contempla diversas ações de transporte público. Aí está um exemplo da rede cicloviária conectada e que está em preto. É o sistema viário e os coloridos aí são. E onde a gente tem a rede cicloviária. Então a tendência agora é a gente, já que estamos dando prioridade para o transporte ativo, o transporte sustentável, e que essa rede seja aumentada, inclusive nas áreas de baixa renda.

E o sistema de transporte coletivo é uma estrutura e estrutura. A circulação interna conecta bairros, estações e pólos urbanos. Ela ganha eficiência quando a prioridade operacional é. Aí a gente chama atenção para a questão das faixas exclusivas de ônibus nas vias existentes, com tráfego comum, a gente precisa garantir essa prioridade para o sistema de transporte coletivo, não só nas vias que foram construídas para isso, mas em toda a cidade onde o ônibus está presente, o sistema, os tec e aquele sistema que atende onde o ônibus convencional não está.

Então aí esse mapa mostra essa mancha de onde eles estão atendendo. É essencial em bairros de menor renda e de relevo complexo, já que são ônibus menores, são micro-ônibus. Aí está uma descrição do que é o sistema BRT. São cinco linhas prioritárias. Tem shopping da Bahia, estação de Rio Vermelho e Pituba. Então ela já tem algumas linhas que já estão consolidadas e vem operando.

85.000 passageiros por dia, 92 ônibus sendo oito elétricos e dois articulados, cinco linhas, 13 quilômetros de vias dedicadas e 14 estações de um eletro terminal, já que são ônibus elétricos. O metrô ele tem. Ele é o principal eixo de alta capacidade. Tem duas linhas em operação que tem o ponto inicial e a estação da Lapa.

E agora chegando até Águas Claras foi ampliado para onde mudou a rodoviária. E aí a gente já sente também uma mudança bem grande nessa área, que é do miolo. E a outra linha que sai do acesso Norte e vai até o Aeroporto, podendo chegar em Portão, no futuro.

O hidroviário a gente tem uma alternativa regional e turística. A ligação principal de Salvador com a Ilha de Itaparica. A gente tem dois sistemas assim, bem utilizados, que é o sistema ferryboat, o sistema das lanchas que roda em Mar Grande. E, além disso, a gente tem também o sistema lá da Ribeira, que vem funcionando de forma satisfatória.

Os meios verticais são soluções singulares ligadas a topografia de Salvador, que já acontecem desde a história da cidade. A gente tem elevadores e planos inclinados que conectam cidade alta e baixa. Nesse trecho precisamos de mais da cidade inteira. Me lembro que eu fui Valparaíso e é uma profusão de de transporte vertical, desde o mais sofisticado ao mais simples ainda com a manivela. E funciona muito bem. Então acho que é um modelo interessante para Salvador. É só voltando e é um projeto. Tem um projeto estrutural para o teleférico em andamento na área lá do subúrbio, então espero que esse seja um meio bastante incentivado aqui em nossa cidade.

Tem um projeto também do VLT que VLT que está em andamento queremos. Ele absorve e amplia o antigo trem de subúrbio. São 36 quilômetros e 34 paradas, então ele vai atingir também aí boa parte da cidade. Na questão da logística urbana, fluxos regionais internos competem por espaço com ônibus, pedestres e veículos particulares e corredores como o BR 324 e a Via Expressa Baía de Todos os Santos, com acesso ao porto.

Eles ainda concentram tráfego, conflitos de tráfego e regional e função urbana. Porque a questão do abastecimento da cidade, como chega a gestão

do meio fio? Janelas horárias, rotas preferenciais e tecnologias de monitoramento podem reduzir impactos sem comprometer o abastecimento. E medidas simples em áreas densas podem ter alto efeito, mas soluções estruturais existem. Uma coordenação metropolitana. Então a gente está lançando esse desafio aqui para os presentes, que vai ser o nosso foco, que a gente sugere para a discussão, a ampliação e integração do transporte de alta e média capacidade e é uma coisa que a gente precisa trabalhar e a gente espera receber a contribuição dos presentes.

A questão do transporte, aplicativo que já tem uma lei com diferentes abordagens, também seria interessante citar isso, inclusive com os mototáxis também, né, que aparece também assim uma solução para os principalmente para os bairros populares, dessa integração que a gente falou do último quilômetro e solução de mobilidade e topografia acidentada é o nosso xis da questão e também das dez conexões urbanas.

Esses são os pontos que a gente sugere para a discussão.

Sílvia:

Vocês podem nos ajudar a contribuir, mas vocês podem propor outros desafios e outros pontos que vocês achem relevante.

Bom dia! Bom dia a todas as pessoas presentes. Meu nome é Paulo Peregrino e hoje eu estou aqui como presidente do Sindicato dos Arquitetos e Urbanistas do Estado da Bahia, mas também sou servidor público municipal, trabalho nossa! Essa e esse tema do PDDU é muito importante para a gente, para a cidade, inclusive para nós, servidores e nós arquitetos. O arquiteto é que tem a capacidade de produção urbanística e nos preocupa muito. E eu quero aqui colocar algumas experiências que eu tenho como cidadão e como morador de Salvador. Eu posso um veículo, eu consigo fazer minha estabilidade chegar através de meu veículo. Mas nem sempre foi assim. E na época da faculdade eu andava muito de ônibus e uma das coisas que eu vejo, a dificuldade que eu vejo muito em Salvador é que as onde as linhas de ônibus em Salvador e muitas não são objetivas. Uma das coisas que mais me deixa assim é não querer andar de ônibus, justamente isso. Eu vou dar um exemplo aqui. Até que foi até curioso. Engraçado o que aconteceu com minha filha que entrou na faculdade ano passado e o primeiro dia que ela foi pegar um ônibus. Ela olhou no aplicativo a Ela estava na casa de minha mãe lá em Ondina, e ela olhou um aplicativo que dizia que o Cabula seis passava na Federação. Ela pegou esse onde foi parar no ferryboat? Como é que um ônibus que cabula sei, vai para não fazer bojo? Não sei dizer. Então, acho que a gente precisa construir linhas mais expressas, mais objetivas, para que o trabalhador, para que o cidadão consiga chegar mais rápido a o seu destino. Motta Muitas voltas. É claro que existe

toda uma questão logística, questão de como financiar o sistema de transporte, Mas a gente precisa repensar e revolucionar essa questão do transporte público. Outra coisa também que me incomoda muito é a micro acessibilidade. Salvador Infelizmente, tirando algumas áreas, é muito desagradável você andar a pé por questão de insegurança, questão de saúde, de sol mesmo, de calor, porque só de Salvador a cidade tem um início de surgimento muito forte e é muito quente. O ponto dois quilômetros Salvador acaba pingando no destino. A gente precisa pensar que essa micro acessibilidade também. Esse último quilômetro, como foi falado aqui. Eu, por exemplo, moro em Belém e tem uma estação de metrô, mas para eu chegar da minha casa para a estação de metrô, dá quase um quilômetro e chego já com a língua para fora.

Sílvia:

Quer dizer, não é à toa que nós reunimos o tema mobilidade com o tema infraestrutura. Depois do coffee break, a gente vai falar de arborização e dos postes, que tem a ver com o seu comentário, né? Quer falar?

Bom dia, sou Kátia Carmello, também trabalho na Sedur, mas estou aqui como representante da Associação Comercial da Bahia, a título só de contribuição. Ali. Com relação às linhas náuticas, nós temos também uma linha náutica de São Tomé de Paripe, a ilha de Maré, inclusive com uma linha contínua de transporte escolar para aquelas pessoas que moram lá. Então nós temos também um sistema náutico para aquela região.

O que falta é a nossa interligação com as demais. As demais cidades da região metropolitana, que se utilizam dos nossos serviços e que nós também utilizamos os serviços deles, a exemplo da Ilha de Madre de Deus, que as pessoas que vivem tanto em Ilha de Maré quanto na Ilha dos Frades se utilizam dos serviços, tanto escola quanto saúde da Ilha de Madre de Deus e da região de Candeias.

É uma segunda colocação. Nós na Associação Comercial estamos através da Câmara de Urbanismo. Estamos promovendo algumas consultas públicas para um desenvolvimento de um estudo local da região, tanto do comércio quanto do centro histórico, para que nós depois cheguemos a vocês com algumas proposituras, tanto na questão de infraestrutura, mobilidade e um. Uma das questões muito pontuais nossas e nós apresentamos para vocês, a título de contribuição da nossa Associação Comercial, considerando todas as variáveis e as vertentes que nós temos hoje necessárias naquela região, tanto em nível de mobilidade, tanto em nível de meio ambiente.

Ou seja, vai ser uma ideia global. Temos várias, várias pessoas que compõe a Câmara e a Câmara está consultando todas as pessoas que estão envolvidas naquela microrregião para que nós possamos entregar a vocês um produto que seja amplo, que seja técnico e que seja discutido por todas as pessoas diretamente

envolvidas. É uma análise micro, micro, regional, daqueles pontos para facilitar também a tomada de decisão.

Sílvia:

Esse tipo de ação, de reunir uma comunidade, discutir soluções é o desejado porque é um plano diretor. E, como eu disse no início, ele dá um sobrevoo na cidade. Não, não será capaz de identificar essas pequenas demandas da população. O colega falava um pouco antes da microacessibilidade e eu li que a semana passada uma notícia sobre uma escada rolante pública que tem um projeto em execução aqui e é, eu me lembrei de quando estive em Barcelona.

Barcelona tem várias escadas rolantes públicas que também é uma cidade cheia de altos e baixos em Cartagena. Então eu acho que essa solução de escadas rolantes lógico que é um investimento grande, mas é mais fácil do que outras soluções.

Bom dia, meu nome é Vanderlei Menezes, eu sou formado em líder em Mobilidade Urbana pela UFBA, no curso de extensão que teve em 2025. E também sou um estudioso na área de mobilidade urbana. Em primeiro lugar eu gostaria de parabenizar pela iniciativa da Semob. A gente está fazendo esse evento aqui, mas eu gostaria também de registrar um ponto que eu acho que é um ponto de partida para a gente discutir mobilidade na nossa cidade e que existe a lei Orgânica do Município, que determina no seu artigo 50 que o Conselho Municipal de Transporte ele deva ser organizado e colocado em operação.

E aí também existe um regimento, um decreto da Semob, 33745 de 2021, que altera a estrutura da Semob, também determina que seja atualizado o Regimento Interno do Conselho Municipal de Transporte. Então, assim, eu gostaria de deixar pontuado aqui a participação social que é necessária para nós discutirmos qual é a mobilidade que a gente quer para nossa cidade. Em que hoje o Conselho Municipal de Transporte, pelo menos pelo que eu pesquisei, eu não consegui localizar as reuniões sendo realizada de participação social e a proposta que a gente tem é que esse Conselho Municipal de Transporte ele seja alterado para funcionar por câmaras setoriais, assim como funciona na Prefeitura de São Paulo, onde você pode funcionar e tem uma proposta que rapidamente você pode ter subdividido essas câmaras setoriais em transporte público tivesse modais que Salvador representa Cicloativismo, mobilidade a pé, transporte individual de passageiros, parques e aplicativos, transporte escolar e transporte de cargas. Então, se a gente conseguir colocar o Conselho Municipal de Transporte para operar, vai ser muito importante, porque a gente vai dar voz a muitas pessoas, partes interessadas da sociedade, que vivem os dilemas diários do transporte urbano, da mobilidade ativa, que tem isso que eu gostaria de registrar, que hoje, infelizmente, não está sendo

cumprida a legislação orgânica do município, de ter o Conselho Municipal de Transporte Operante. É isso que eu gostaria de pontuar. Obrigado.

Bom dia, meu nome é Carlos Danilo, eu sou economista da Federação das Indústrias da Bahia. Primeiro, agradecer o convite da Cemig, a Federação, para participar desse fórum que é para a gente. E para nós da Federação, é muito importante esse plano, porque temos importantes ativos na cidade de Salvador. Talvez o que eu falo aqui um pouco seja mais de infraestrutura do que de mobilidade. Mas como o fórum, ele está ali junto a uma coisa com a outra. Então eu gostaria de ressaltar dois pontos. Primeiro, a questão da via expressa de Todos os Santos, que liga a 324, com o porto de Salvador.

É importante para a gente porque está havendo uma mistura entre o trânsito urbano com o trânsito de carga naquela via e cada vez mais vocês e algumas pessoas arquitetos sabem que a cidade sempre é um conflito diário. Esse conflito tem aumentado na BR, na Via Expressa. Isso é muito importante para a gente, porque o acesso ao porto é fundamental para as indústrias da Bahia. O porto de Salvador tem crescido muito e a expectativa é que ele cresça mais ainda.

E é fundamental para que esse crescimento e esse salvador, infelizmente, não tem bons acessos. É o único exclusivo para o Porto também conectado. Esse mesmo problema é a questão da três dois quatro na entrada de Salvador. Ali tem um problema gravíssimo de congestionamento, principalmente no final da tarde. Esses dois pontos, obviamente, são pontos muito complexos, mas que a Federação gostaria de deixar registrada para que o Plano de Desenvolvimento Urbanístico de Salvador contemplasse nos estudos que vocês fazem. É isso. Obrigado.

Bom dia a todos. Meu nome é Patrícia Antonino. Sou arquiteta e urbanista e trabalho com incorporação imobiliária. Agradecendo Neila pelo convite para estar aqui hoje. É assim há 20 anos atrás eu fiz meu TFG em mobilidade urbana em cidade inclusiva, embora já tenha 20, quase 21 anos e o tema ainda está bem atual. E na época o que eu durante as minhas pesquisas, o que eu entendi assim que funciona melhor para que a gente consiga ter de fato uma cidade inclusiva é a integração de todos os modais de mobilidade e também os micro centros urbanos.

Então, uma coisa que eu acho que assim a gente pode discutir, que é muito favorável à fachada ativa, porque você traz segurança também para o pedestre. Usos mistos também, que é muito, muito importante você ter, porque você não tem, por exemplo, um bairro que só é muito comercial e ele não tem residência à noite.

Normalmente ele é um bairro ermo, então a gente, além da gente ter um desperdício também de infraestrutura urbana na cidade, de tudo isso, a gente também tem pouca segurança. Quando ele é só comercial. Então eu acho que são

temas que a gente precisa debruçar um pouco mais e discutir, porque eu acho que é como conseguimos de fato integrar a cidade e melhorar também a centralidade também para diminuir tanto os deslocamentos.

Sílvia:

A sua contribuição é. Na disciplina dos aspectos urbanísticos. Não é que essa é uma tendência. É uma recomendação que nós traremos com muita ênfase. Essa questão das fachadas ativas para uso misto. Isso é uma tendência mundial e que a gente tem que estimular sempre e trazer isso que ela tem impacto talvez menos na mobilidade e mais na segurança da população.

Sobre a questão que o colega falou do Conselho Municipal, eu só queria ressaltar que em breve nós vamos fazer oficinas participativas nos bairros, que é fruto do Plano Diretor, e um dos temas será com certeza a questão da mobilidade. E também vamos disponibilizar no site do PDDU consulta para as pessoas identificarem problemas, justamente para a gente conseguir colocar no mapa algumas questões que virão da população.

Faremos as oficinas participativas para tentar organizar essas contribuições.

Hortência:

Gente, bom dia! Desculpem o atraso, a mobilidade, 40 minutos para chegar aqui e o acesso ao prédio. Vocês viram a calçada desse prédio. O passeio desse prédio eu fui caindo assim ele é estampado. Sem contar que o prédio está na PP. Tem um rio aqui do lado e esse terreno foi um terreno público vendido pelo município e hoje é um prédio.

Quero saudar Cristina Aragon. Você me ensinou o que era pesquisa de origem, destino e nossa pesquisa de origem destino está completamente desatualizada. Eu queria saber se é possível ouvir de você que é uma técnica experiente e se é possível fazer e atualizar as questões de mobilidade sem a atualização dos estudos técnicos, seja os de mobilidade.

A FGV acha que os estudos de mobilidade estão atualizados na cidade. Aí eu queria ouvir sua opinião sobre isso, porque não estão e pensar também nos outros estudos. Dá para pensar a mobilidade sem pensar, a ocupação do solo, como se deu no nosso estudo sobre a densidade e ocupação do solo. Ela é de 2004. O mundo mudou.

Vem a pandemia, a uberização, as smarterização, a chegada das fac {...}. Tanta coisa mudou. E de 2004 para cá, não dá para pensar em fazer um Plano Diretor sem estudos técnicos atualizados. E me parece que isso é muito, muito relevante. E já é uma questão que o Ministério Público pontuou anteriormente e tem pontuado

seguidamente que é impossível você fazer um Plano Diretor, atualizar um plano diretor com base em estudos técnicos completamente desatualizados.

A FGV não foi contratada para realizar os estudos técnicos. Não há previsão de realização desses estudos técnicos e se leva a frente esse Plano Diretor sem a realização dos estudos técnicos e sem contar também com a contribuição e com a metodologia. Estranho mesmo a metodologia, porque eu não vejo aqui. Vejo você, Cristina, que é uma excelente profissional com isso há muitos anos e muito do que aprendi de mobilidade foi você que me ensinou.

Mas além de você, o professor Juan também me ensinou muito, ensina todos, é um voluntário, não cobra. Participou de Salvador 500. Ele foi convidado e desconvidado para essa reunião. Achei muito indelicado. A professora Ilce Fernandes não está aqui também! O professor Armando Branco também não está aqui. São nossos grandes experts de mobilidade. Então é fazer uma reunião técnica sem a presença dessas pessoas fica complicado. Mas qual foi o critério? O critério para vocês que estão convidados e que vieram? Eu não sei, vocês sabem. Então é importante no processo esclarecer qual é o critério. Isso é um fórum técnico. Então, a princípio viriam pessoas técnicas para discutir, mas ninguém recebeu antes nenhum material. Cristina: “Não. As pessoas ligaram e mandaram até e-mail pedindo material para se capacitar para virem para aqui contribuir produtivamente.”

Mas vem meio solto, meio aéreo e aqui se lança algumas questões para serem discutidas. Mas um técnico ele não é geralmente o fora. Ele faz uma entrevista com o técnico, filma essa entrevista e a pessoa dá sua contribuição. Não é uma coisa feita de forma empírica, solta, do nada, misturando as pessoas no sentido de “ah, temos a FIEB.”

E então aqui fica mais uma vez por isso tudo, por essa dificuldade, por esse empirismo, por essa falta de metodologia e, principalmente pela falta de comunicação e participação. A Comissão não divulgou o Plano de Participação em Comunicação. O Ministério Público pediu, a FGV elaborou e entregou no prazo, mas não foi disponibilizado para a coletividade. Então, nós não sabemos qual é o plano de participação que está aqui.

Estou vendo muita gente de cabelo branca. O meu está pintado, mas é branco. Estou vendo aqui. Vocês lembram que em 2016, o primeiro ato da prefeitura foi uma reunião na Fonte Nova muito grande, bastante prestigiada, e essa reunião foi para discutir o Plano de Participação e Comunicação. E daquela reunião saiu acordado o número de audiências públicas, as oficinas e a agenda e o cronograma.

Dessa vez a gente tem audiência. A audiência pública nas vésperas do São João. Será que a gente não sabe a importância do São João para o povo baiano e nordestino? Dá para botar uma audiência pública enganchada ali, próxima do São João? Então, é preciso discutir com a sociedade. Não pode a comissão de baixo

para cima, junto com a FGV, definir um cronograma e não divulgar e dizer que isso é um documento interno, não é um documento interno.

Foi pago com dinheiro, com recurso de todos nós. É um trabalho técnico feito pela FGV, disponibilizado à prefeitura e que temos que ter conhecimento e previamente temos que discutir. Esse é o primeiro passo. Então é uma situação difícil. A divulgação deste evento foi baixa, os convites a gente não sabe o critério e principalmente fica aparecendo. E o PDDU às escondidas uma expressãozinha baiana e um PDDU 'na cocó'.

É um PDDU segregado? É um PDDU de bastidores? É um PDDU que planeja três audiências públicas, só?! Que não foi discutido com ninguém, definiram vão ser três. E aí Ok. E não é assim. Isso não passará. Então eu estou aqui para mais uma vez e pedir a suspensão por escrito. Formalmente, conversei com o secretário e que a gente adiasse as reuniões de hoje e de amanhã, porque uma perto da outra e sem oportunidade, sem material.

Até hoje a gente não recebeu nenhum material, a FGV das reuniões passadas tem uma ata e a e a lista de presença, mas não tem nenhum material fruto do que resultou daquilo, o que vai ser aproveitado, aquelas contribuições. E a gente não tem um diagnóstico, vai ter uma leitura de cenários, já está próximo de entrega. Isso vai ser o primeiro documento. Obviamente, um técnico para vir à reunião ele teria feito a leitura desse documento porque você sabe como especialista, como são professores, eles querem contribuir e contribuem bastante. Mas eles querem ter uma contribuição de um caráter científico técnico, embasado em documentos, sem saber qual é o posicionamento da FGV, como é e como ela olha a cidade, como ela enxerga o problema. Vai ficar difícil o técnico vir e contribuir assim, solto, do nada.

Então, além disso, só para concluir, só para terminar e não, não monopolizar, nós não temos o Conselho Municipal da Cidade. Não é só o Conselho de Mobilidade, nós também não temos uma instância participativa essencial na elaboração do Plano Diretor. Nós tivemos a eleição do Conselho, os conselheiros não tomaram posse, já a própria coordenadora já tinha me dito que estava providenciando isso desde o ano passado.

O secretário deu a entender que não vai nomear os conselheiros. E aí, como é que a gente vai fazer? Sem conselho, sem discutir a participação e a comunicação, sem os estudos técnicos imprescindíveis? Será correto a gente empurrar esse Plano Diretor assim? Não é melhor chamar a ordem, discutir com a sociedade, fazer um plano de participação, ver quais são os estudos técnicos mais essenciais?

Eu mandei uma lista. Era uma lista grande, quase 60. Vamos discutir e vamos ver o que é de uso, ocupação do solo. É impossível pensar que a gente não vai ter um estudo técnico de uso ocupação se o último de 2004, De 2004 para cá, a cidade não mudou. Será que a gente pode analisar a cidade com o estudo de 2004?

Não tem sentido. Então eu peço inclusive à FGV que esclareça e desde a primeira reunião a gente pediu que esclareça ao prefeito, que esclareça ao secretário quais são os estudos essenciais para que ele elabore o projeto. É um panorama de cima. O Plano Diretor, o próprio conceito de Plano Diretor que a FGV tem diverge do que a sociedade soteropolitana tem e a academia aqui.

Então, nós temos, para começar, conceitos de conteúdo do Plano Diretor distintos. Então ela tem que fazer um olhar por cima, não tem que pensar na cidade. Queremos uma cara, uma cidade, carrocêntrica, querem uma cidade só de carro. Que animosidade para transporte coletivo? Isso não tem que estar num plano diretor. 80% da cidade é ocupada por carros, mas só que o quinhão de pessoas são 20%. Então as vias 80% ocupada para carros.

Então essa cidade voltada para o carro é uma realidade, a gente não quer e o plano Diretor tem que dizer não, não. A cidade para o centro é uma cidade que aposta no transporte. A gente quer um sistema integrado de transporte. Salvador não tem um sistema integrado de transporte, é preciso que o Plano Diretor reafirme isso e é preciso que se discuta outras questões.

A gente tem as linhas exclusivas de ônibus desde 2017. Não foram implantadas quase nenhuma. Então, que horas é que a gente vai discutir isso? Em que momento a gente vai fazer e vai pleitear neste momento, no momento de discussão. E é montar os momentos desse um momento técnico. Eu sou técnica da área sim, mas eu sou a cidadã e sou a pessoa que andou ali, naquele, naquela calçada.

Agora, nós estamos em questão de mobilidade. É importante ouvir quem usa, quem usa o transporte. E nós estivemos sábado em Paripe, 80 pessoas que usam o transporte. Chegamos na escola. Foi muito presente. Foi muito interessante ouvir que os ônibus estão cheio de baratas, que o sistema é extremamente precário, que a passagem de 190 não é acessível, que é para que o idoso quando desce do ônibus cai, que os elevadores não estão funcionando para o deficiente, que é preciso tratar a saúde mental dos motoristas e cobradores porque acabam tratando mal a coletividade devido aquela pressão.

As pessoas falaram que os ônibus de Salvador (é uma metáfora), são uma releitura dos navios negreiros, porque quem está dentro dos ônibus são os corpos pretos. É que assim há um racismo estrutural. Esse transporte que aqui atende a Barra e a Pituba é um transporte de mais qualidade do que o ônibus que circula no Subúrbio. Então é preciso ouvir essas pessoas porque elas estão nos ônibus. Elas precisam do transporte coletivo. E se a gente fizer um Plano Diretor voltado para o carro, como tem sido sempre e é o que está, é preciso pensar, então, que não é isso que a Lei de Política Nacional de Mobilidade estuda. E eu peço só que reflitam, reflitam com essas ponderações, reflitam se a gente não precisa discutir com a sociedade a

participação e a comunicação para que a gente tenha um PDDU, que seja o PDDU, de todos, não é o PDDU da FGV.

Então, um Plano Diretor dos soteropolitanos, que eles contribuíram, que eles discutiram e nessas linhas, com esse planejamento dado a sociedade entende que não é suficiente, que não vai haver discussão. Fica parecendo que é uma coisa fake, que é com 'sabor' de Plano Diretor, mas não é Plano Diretor, porque na verdade é um teatro democrático. É nem democrático, meio feito às escondidas, para fazer de conta que ouviu os técnicos.

Fora o técnico é para ouvir os técnicos. Foram ouvir os melhores técnicos de habitação? Eu vi a lista de presença. Não estavam lá de de plano de do Patrimônio Cultural foram ouvidos grandes especialistas não estão lá e hoje estão aqui os grandes especialistas de Salvador sobre mobilidade urbana. Cristina Aragão é um grande especialista, mas ela tem os pares dela. Ela tem as pessoas que discutem com ela no mesmo nível, o mesmo patamar que estão aí trabalhando com mobilidade há muitos anos e não estão aqui.

Eles querem contribuir, mas querem contribuir numa lógica de um plano diretor de credibilidade. Eles não querem prestar um nome com o Plano Diretor, que tem apenas sabor de Plano Diretor, mas que é uma imposição do município sem participação social.

Sílvia:

Bom, apenas tentando responder a esse impasse. A doutora Hortência, quando eu digo que o Plano Diretor faz o sobrevoó é porque o plano de mobilidade é que tem que olhar para origem, destino. Ele é que tem que olhar os tempos de Caminhabilidade... O Plano Diretor vai dar orientação para o plano de mobilidade. Como eu disse no início. Então a FGV não estaria aqui para fazer um Plano Diretor não técnico, porque o nosso papel aqui é técnico. Isso eu gostaria de ressaltar. Sobre densidade, por exemplo, a gente tem os dados do IBGE de 2022, que trazem um belo retrato da densidade atual. Não é necessário fazer um estudo específico para isso, não é? Então, eu acho que a doutora Hortência fala de diversos estudos, mas a gente tem que se colocar na posição da prefeitura e ver que alguns estudos são difíceis de serem realizados e que se atualizam muito rapidamente. Não é? A gente faz origem, destino é um deles. Com tantos projetos em andamento na área de mobilidade, eu tenho certeza que, se fosse feito hoje, daqui a seis meses, já teria questões atuais por conta de todas as obras que estão sendo feitas. Não é?

Cristina:

Bom, saudando a doutora Hortência pelas contribuições, eu acho que muitas das coisas que ela falou devem ser observadas, devem ser pensadas e

também assim, o que Silvia disse é uma coisa também que a gente tem que levar em conta. E Salvador está passando por um processo de muita mudança. A gente teve recentemente a implantação do BRT, ampliação do metrô, VLT, que está chegando aí, que vai também mudar bastante a configuração.

Então, realmente, sim, teleféricos também. Então, assim, esse trabalho de trabalhar com dados secundários. Mas é evidente que uma atualização de pesquisa de OD deve ser planejada para acontecer periodicamente. E eu acho que essa inclusive, pode ser uma das sugestões a serem pensadas nesse fórum. Acho que é importante a gente ter a pesquisa de poder sim, e vislumbrando sempre essas mudanças que estão acontecendo e que vão acontecer ainda.

Lembrar a fala da arquiteta Patrícia que ela falou da Cidade Viva e Jane Jacobs está aí nesse meio. E a gente sempre tem que ter nosso pra mim é nosso, nosso ponto de referência. Apesar de tanto tempo de publicação. Mas assim ela reúne realmente a essência, nossa guru. Então é isso que a gente tem que pensar realmente também.

Aquele último quilômetro, quando chega a cidade fechada. Já aqui em Salvador tem muito isso. Estrada do Horto Florestal, por exemplo, de quem está na Avenida Juracy. Ela é uma parte morta da cidade porque é muro de um lado, o muro do outro - loteamento Aquarius tem isso. Então, são coisas que são do planejamento urbano, mas interfere também na habilidade da população. Com relação aos convites, eu não sei o que foi que houve, porque não fui eu que mandei os convites. Foi convidado o professor?

Todas as universidades foram convidadas em nome da universidade. Todas as universidades foram convidadas, sem exceção. E ninguém foi desconvidado. Não houve essa descortesia, até porque a gente não faria isso de desconvidar ninguém que foi convidado. Porque o e-mail pode ter ido para a universidade. A gente mandou para as coordenações de curso das universidades e não para determinado professor. Outra coisa que é bom a origem destino foi feito pela Semob em 2024, Então a gente tem relativamente novo, com um ano e pouco.

Cristina:

Então a sugestão é que se divulgue para que todos tenham acesso. Mas eu acho que o que a gente tem a importância da fala da doutora Hortência, que é uma batalhadora na área da da mobilidade e da questão da cidade, então é, são questões que ela levantou que a gente tem que ouvir e tem que considerar realmente a questão também, disse o Carlos, da FIEB que falou do conflito do tráfego urbano no acesso ao Porto.

E aí também a gente tem que pensar na conexão da via expressa com a BR 324, porque é uma conexão frágil, porque se sobe a ladeira do Cabula e desce e ali as coisas acontecem, né? Então, acho que também isso aí é uma coisa que os órgãos de planejamento têm que pensar. A volta também da BR. Infelizmente a gente teve aquele contrato da privatização da Via Bahia, que foi horrível, que pelo volume de tráfego, pelo contrato, já era pra ter mais uma faixa de tráfego ali e não teve. Eles não fizeram investimento, eles só arrecadaram e foi muito mal a gestão da BR. Então eu acho que as contribuições são válidas. E assim, a importância da discussão. Com todos os envolvidos no trânsito, acho que é interessantíssimo isso. Parece que a gente convidou também o pessoal do do Sindicato dos Transportes e eles não vieram. Não é isso?!

Murillo Xavier. Eu sou Vice-Presidente da Fieb e também Presidente do Conselho de Estrutura de lá, que congrega várias entidades aqui vários atores e sei que todos estão envolvidos com a mobilidade e o transporte de cargas e passageiros. E é com muita satisfação que a gente foi convidado para esse fórum que com certeza vai contribuir. E o fato de falar por último, ele faz com que a gente também congrege várias sinergias do que aqui já foi falado.

E aí eu gostaria de ressaltar aqui, se eu não me engano, a Patrícia que falou com grande propriedade da possibilidade de criar micro centros e hoje tem uma tendência mundial de evitar os deslocamentos em cidades. Então, se tem cidades, tem bairros como Itagira, que hoje já é uma comunidade em si e não é permitido alguns lugares de fazer comércio, então as pessoas se deslocam para lá e pra cá sem necessidade.

Agora, o que mais aflige a gente, além do Danilo, já falou antes de mim aí que trabalha conosco e contribui pra esses planos. É que a gente pensa muito na cidade. Ela é um organismo vivo, ela é um organismo. Foi falado aqui, dinâmico. Ela é um organismo que precisa sobreviver. Então as pessoas, além de viver, as pessoas têm que se manter.

E para se manter, a atividade econômica é essencial, porque é ela que carrega as pessoas. Além da educação, de um local para outro. Então a gente tenta fazer com que essa cidade que está localizada, que é o centro da Bahia, ela carrega também particularidades muito importantes. A primeira particularidade é que ela está no centro de um estado.

Ela está em um lado do Estado. Mas pior, ela está pior que eu coloco no lado de desafio, mas é uma facilidade. Ela está numa península e quem identifica é quem olha de forma macro a tudo que se movimenta de Salvador para baixo, cai na água do lado direito, cai na água do lado esquerdo, cai na água. Então a gente só tem

uma direção, que é o norte e isso costuma fazer e eu já estou há quase 20 anos aqui liderando esses processos da Fieb. A gente costuma ver até o próprio DNIT colocar que a gente tem um problema crítico de evasão de segurança nacional. E o bom exemplo disso é o São João, que quem não conhece tem até paródias colocando como é que saiu no São João de Salvador seis horas até Feira de Feira para lá umas seis horas.

Então, isso tudo a gente tem que pensar essencialmente, Primeiro de forma macro. Ela é como se fosse uma península, é um 'V' que tem três direções a saída beirando a orla, a do meio, que é a paralela e a BR 304. Se você pensar que a primeira coisa que a gente tem que pensar é a vazão da cidade num caso de catástrofe, e aí seria uma invasão que não só pela BR quatro, mas talvez o plano pela paralela e a paralela, pegar a parafuso e a parafuso, sair lá na frente e sair desse gargalo, desse funil.

Mas o mais importante que a gente tem que pensar é que toda vez que se fala de movimento, se fala de pessoas e se fala de cargas. A cidade é um ser vivo como foi colocada aqui. Ela é um ser vivo que se movimenta. E a Fieb ela testa que é até seis anos. Ela tinha uma miopia de não conhecer alguns movimentos que estavam emergindo no estado e que poderiam e poderão e já vão mudar constantemente esse estado que a gente está planejando aqui.

E uma coisa muito importante é o algodão. E aí muita gente falava do cacau da Bahia, todo mundo se falava do Polo Petroquímico e talvez muitos daqui da sala e eu me incluo. Há seis anos atrás eu não conhecia esse potencial. Como a Bahia está crescendo com o algodão. Pra vocês terem noção, o que a gente que visita o Oeste é só no último ano.

Eu passei nove semanas de minha vida lá e quando eu falo nove semanas, a Fieb também foi muito lá, porque a gente está vendo o crescimento vertiginoso que uma região conhecida como o milho, como soja e uma região do algodão. E onde é que o impacto do algodão tem Salvador? Tem sim impacto. Por que esse impacto do algodão? Porque o cada hectare que se plantava de algodão, de soja, de milho, está se plantando algodão e não é 10% mais lucrativo não, é 20% e 30%.

Chega a ter 12 vezes mais lucrativo do que a soja e o milho. Então o algodão está tomando conta do oeste agora no centro. Na verdade, o baixio de Irecê tomando também. E o Estado começa junto a Fieb e o Estado a dar uma atenção muito especial para essa economia que ela na verdade está dominando o. Tem uma competitividade muito grande no Estado e eu coloco sempre e não estou fazendo propaganda nem o algodão, é só como o algodão.

É importante Aquilo chegou a falar que o algodão egípcio daquela camisa que a gente usa esse algodão muito vem da Bahia, né? Então, pra você ter noção que ele

não só tem qualidade como ele produz duas vezes mais, é porque eu estou falando do algodão e porque ele está tomando a fala, porque o algodão no curto espaço de tempo ele vai contribuir com 1000, repito, 1000 caminhões, dia útil dentro de Salvador.

Então esses 1000 caminhões, dia útil. Não estou falando de futuro. Eu estou falando de um curtíssimo prazo. E porque esses caminhões vão chegar em Salvador? Porque em qualquer produção ele precisa atingir o cliente. E aonde está nosso cliente? E quando a gente fala que Salvador é a cidade dormitório que não tem, não tem atividade econômica, a gente tá esquecendo de uma coisa ainda esquecendo que para produzir a gente tem que entregar no cliente onde está o nosso cliente?

Está aqui em Salvador não está? No Rio, em São Paulo, 20%. Onde está o nosso cliente? 80% está fora do Estado. E a gente tem uma vantagem competitiva que talvez muitos vocês não conhecem e eu coloco que eu também não tinha a atenção. Que a Bahia de Todos os Santos, a Bahia de Todos os Santos, parece apenas um mar que a gente utiliza para ir para praia.

Ou vai em lancha, ou utiliza a ilha Itaparica. Mas a Bahia de Todos os Santos é considerada hoje no mundo. E eu estava recentemente em Dubai e fiquei surpreso que quando eu fiz uma apresentação lá em Dubai, logo após a minha fala, todo mundo estavam lá conferindo se eu estava falando a verdade. E aí o que estava sendo checado? Estava sendo checado se os navios cresceram. Então os navios que precisavam de tamanho, eles precisam também de calado, de profundidade.

E essa profundidade é requerida não de 11 a 12 metros, como tem em São Paulo. Como ter Rio Grande do Sul, como tem todos os bons do Brasil. Eles precisam de uma profundidade de 16, 17 metros de profundidade. Enquanto São Paulo está lutando para ter uma dragagem de dez, 11, 12; aqui na Bahia a gente começa com 53 metros. É isso mesmo, isso que checado.

Será que é verdade? É. Então, essa dádiva que Deus deu a gente é e vai ser cada vez mais competitiva no mundo do Brasil. Então, a Bahia passa a ser, no curtíssimo prazo, um player muito importante na relação do transporte de cargas. E onde é que isso influencia? Em todos nós aqui, que é o transporte de carga, também significa transporte de renda e o transporte de renda significa transporte de onde a população se desloca, onde tem elementos.

E a gente não vai só transportar porque esse algodão - para quem não conhece o processo, eu convido a vocês a estudar o assunto. Eles saem de lá em caminhões, em fardos. Eles vão ficar na região metropolitana de Salvador, que estão fazendo vários estudos, inclusive para isso. E após isso, vai sair um outro caminhão dos portos de contêiner para fazer a troca.

Essa troca carrega algumas atividades econômicas e São Paulo está super acomodado por isso, porque até o ano passado São Paulo abocanhava sozinho quase 80% de toda essa carga. E aí o pessoal do Algodão descobriu e Salvador não só tinha essa possibilidade como Salvador tinha a primeira rota direto para a China com o navio 366, esse navio que vai em poucos dias. E isso muda completamente a Bahia. Por que muda completamente? Porque agora os Estado de Mato Grosso, de Tocantins, de Goiás passam também a vislumbrar o algodão e aí passa a ter feiras de algodão. É isso o que a gente falava do cacau antigamente. E o algodão agora num estado muito maior, uma produção muito maior, em escala muito maior.

Estou falando do exemplo do algodão, porque vai ter toda a logística associada a isso. São 13, mais ou menos 12 a 13 entidades que vão ser montadas, satélites ao redor de Salvador e vai comungar isso. Bom, mas o que isso evidencia? Dá um holofote. Uma coisa muito importante. Ao mesmo tempo que a gente está numa península, que ela é muito competitiva, porque ela consegue ter essa Bahia, ela também se afunila, como foi falado aqui, ela sai de todos os estados chegando aqui para entrar na BR 304 e depois depois da BR 34 tem a Via Expressa.

A via expressa foi montada para justamente contemporizar isso e é a única do Brasil. Isso é uma vantagem competitiva gigantesca. E quando a gente pensa nisso e quando pensa que essa via expressa o que é que ela carrega, ela carrega também várias contribuições que vão ser montadas. E isso na hora que dobrar a capacidade no curtíssimo espaço ela vai ser um colapso.

Então, a partir daqui está estudando várias ações, porque o Polo Petroquímico também vai ser afetado, as coisas vão ser afetadas e hoje talvez a gente não entenda. A gente está discutindo aqui muito o fluxo de movimentação, de viabilidade de várias empresas da Bahia e da economia da Bahia. Obrigado.

Sílvia:

Sua fala revela a necessidade de que a mobilidade seja integrada não só na região metropolitana, como governo estadual, como governo federal, já que envolve os portos. Então, mobilidade não é um tema só do Plano Diretor. Ele é muito mais amplo que isso, né?!

Bom dia a todos e todas. Eu sou o Otávio Freire. Eu estou para entender o patrimônio da União na Bahia. Primeiro, parabenizar a realização desse fórum Discussão Mobilidade é algo muito caro nos dias em depressão e nos grandes centros urbanos e na condição de representante do maior latifundiário do Bahia e do país, a União. Eu gosto de falar muito bem o seguinte. Quero retomar, inclusive, um pouco esse debate sobre a questão da relação entre exatamente os aspectos esvoaçar urbanística com a mobilidade. Nós precisamos, de fato, que na hora do

zoneamento, nós busquemos um posicionamento da densidade populacional que nós temos na cidade, ter em mente na hora que nós estamos liberando licenças e alvarás. Mas há o estudo de impacto sobre boa vizinhança, principalmente a questão mobilidade, porque não vai ter processo ou plano de mobilidade que chegue para suportar os engarrafamentos. E aí assim, ao mesmo tempo, não tem você ficar correndo atrás do rabo o tempo todo.

Não há possibilidade de você verificar quando você tem áreas de acesso que deveriam ser as de acesso ou áreas de circulação plena, tanto para pedestre quanto para carro. Quando você tem liberação dessas áreas para construções com alta densidade, verticalização e mais. Então, assim, acho que é interessante você ter isso, essa relação direta, porque de um instrumento do Plano Diretor para verificar que certos locais já não comportam mais o adensamento populacional e que precisa ser preciso e ter espaços urbanos que sejam para garantir a mobilidade de todas as formas possíveis.

Então não tem modal que chegue que vá dar conta da circulação de pessoas dentro das velocidades. Agora só vai piorar rapidinho. 'Puxar um pouco a brasa para a sardinha' das pessoas aqui na União. Todas essas mobilidades com relação a Salvador, estão ligadas a uma orla gigantesca. Salvador está diretamente ligado. O modelo falou muito bem sobre a Baía de Todos os Santos, que é também perto.

Salvador tem que ser pensada no plano de mobilidade não só, mas também seu próprio Plano Diretor, seu vetor de crescimento. Tem que ser pensado de forma metropolitana. Não pode ser pensada alguma estratégia única, exclusivamente da cidade. Então, até porque você tem as ilhas que pertencem a Salvador e você tem todas essas cidades da região metropolitana que estão diretamente ligadas a Salvador e outras tantas que não só se você passar para o Recôncavo, ali para além da região metropolitana, passarmos ao Recôncavo, todas elas estão diretamente influenciadas por Salvador.

Então é possível. É preciso pensar também nessa mobilidade. E aí sentar, olhar para a questão do uso do espelho d'água, a questão dos canais de tráfego. Eu sei que isso tem a ver muito com a União. É papel nosso também fazer isso, mas é pensar também junto com o município, esses trechos, essas circulações e a regularização dessas áreas.

Sílvia:

Perfeito. Muito obrigada! Então você trouxe um aspecto importante quando a gente fala de urbanismo, de uma cidade, de uma capital, do porte de Salvador, a gente tem que olhar além dos limites do município, porque há um grande intercâmbio de populações. O polo petroquímico está fora da cidade, mas o impacto da população está dentro da cidade em termos de saúde, de habitação, de mobilidade, etc.

Meu nome é João Pereira, eu sou da Confederação Nacional da Associação de Moradores e eu queria saudar todos e todas as pessoas presentes. A presidente da comissão, a professora Aragon que tem contribuído muito com o debate sobre mobilidade. Nós tivemos agora, no sábado passado, uma reunião importante, onde nós reunimos especialistas, mas também a representação da sociedade da nossa cidade para que a revisão seja feita. Isso já foi dito aqui algumas vezes, mas é sempre importante reiterar para que a revisão possa ocorrer dentro da legalidade. Nós temos que fazer a implantação do Conselho da Cidade.

Nós já encaminhamos a ata deste conselho. Eu próprio sou conselheiro. Estou ansioso em poder usar dessas prerrogativas em favor da discussão da cidade, mas isso até agora não ocorreu. Então eu quero ressaltar que isso é preocupante, porque nós estamos completando agora 477 anos da cidade e essa cidade é bela, potente, mas ainda é uma cidade desigual. Eu acho que esse é um problema que todos nós devemos encarar e todos nós devemos ter como desafio.

Então, portanto, é importante. Agora, com o novo secretário e o atual secretário, uma pessoa que está aí na lida da Defesa Civil. Então nós queremos acreditar, renovar nossas esperanças, que abra o diálogo efetivamente com a sociedade. Nós ainda não temos um plano de trabalho. Nós ainda não sabemos qual é a metodologia das audiências e do modelo de participação que se pretende.

É importante dizer que, a partir do Estatuto da Cidade, com a Constituição de 88, essas discussões não podem ser feitas apenas dentro dos gabinetes ou em reuniões de especialistas que nós achamos muito importantes, mas que precisa ter a participação de toda a cidade. E além desses desafios que estão colocados, nós temos a necessidade de considerar o fato de que de 2012 para cá, nós perdemos 700 ônibus.

Alguém até pode dizer “Poxa, mas a cidade também perdeu 250.000 pessoas”. Será que é essa a justificativa? Então é muito preocupante o que é essa crise em relação ao transporte de ônibus, o transporte, ônibus? Ele é importante? Alguém diz a ele que está defasado, precisa ser revisto o seu papel, mas ele ainda é importantíssimo e complementar. Nós precisamos do transporte de média, de alta capacidade.

Precisamos do ônibus para fazer com que a população chegue até sua casa. Precisamos considerar os diversos modais, inclusive a Baía de Todos os Santos. O senhor que se apresentou aqui da FIEB, que bom tem a FIEB aqui nesse debate. A gente tem a questão econômica e muitas vezes se tenta colocar a discussão econômica como uma barreira para a gente discutir os problemas sociais da cidade, isso é um fato, uma falsa discussão.

Isso é um falso dilema. A discussão da economia é tão importante quanto a gente discutir os problemas sociais da nossa cidade. Não podemos conviver na cidade em

que o trabalhador, a trabalhadora, fica um 01h30 no transporte, que não é razoável, né? Nós temos que alcançar, buscar uma sociedade em que 20 a 30% seja o tempo de deslocamento. Numa sociedade em que a gente gasta apenas 5 a 10 minutos esperando o ônibus é na Santa Cruz, no bairro da Santa Cruz.

O usuário espera 01h30. Então, essas questões precisam ser discutidas aqui, porque o que está em jogo não é a discussão de quem é a favor ou contra o governo. O que está discutido quando a gente fala da revisão do PDDU é quem é a favor ou contra a cidade? Então a gente lamenta o fato de que não esteja colocado e não esteja divulgado como vai ser a metodologia da discussão com a sociedade e qual o calendário de discussão.

E mesmo no que diz respeito à mobilidade, levar em consideração diversos aspectos. Onde é que está o pedestre? O modo a pé também A mobilidade, gente! Como é que fica o como é que nós localizamos o pedestre da nossa cidade, do Salvador? Essa é a questão que precisa ser encarada. O transporte não motorizado, a bicicleta e outras alternativas não motorizadas.

Nesse debate, agora no sábado, nós tivemos a honra e a satisfação de ter especialistas, pessoas que discutem de fato, de maneira aprofundada. Professores, pesquisadores que foram experimentados pela academia, estiveram conosco e nós elaboramos propostas e queremos que sejamos ouvidos. Queremos que a gente tenha, de fato, um espaço aberto para discussão da revisão do Plano Diretor. O que? O que é que a gente quer fazer com esse momento é fazer com que Salvador seja mais potente economicamente.

Seja bem vindo os negócios, mas que a gente tenha espaço também para a nossa população especial, a população afrodescendente, as mulheres e a classe trabalhadora, que infelizmente são aqueles que pagam pelos problemas que estão vivendo na nossa cidade. Muito obrigado!

Só a título de complementação da fala anterior, nós estamos em ano eleitoral, todos sabem disso e a gente vai ter agora diversas propostas, de diversas complementações e colocando um dos pontos que foi levantado por nosso colega do patrimônio da União, isso já ocorreu a quatro anos atrás, mas eu acho que hoje as duas candidaturas mais competitivas, digamos assim, elas trarão nos seus projetos e seus planos de governo o desenvolvimento da via férrea. Na realidade um trem de alta capacidade. Salvador - Feira de Santana. Então deve haver esse projeto nos próximos quatro anos e que a gente já deve vislumbrar a integração. Como é que isso vai funcionar tanto para carga quanto para passageiros.

Hortência:

E eu estou falando aqui com o professor Juan. Ele está fazendo algumas ponderações que eu acho que podem contribuir. Como a gente regulamenta, em que momento a gente vai regulamentar e vai ser um comando do Plano Diretor? A regulamentação do transporte por aplicativo é uma realidade. Acompanha tanto as questões trabalhistas como outros aspectos de uma extrema complexidade. Então você propôs para discussão aqui. A gente ainda não aprofundou na ideia, aprofundar a discussão disso e ele entende que é necessário que a gente discuta essa regulamentação. A instalação do Conselho Municipal de Mobilidade, o qual a cidade também não foi instalado e eles propõem que a gente faça uma discussão da viabilidade da implantação da tarifa zero na cidade de Salvador, como já foi implantada em outras, em outras cidades.

O estudo de viabilidade econômica do teleférico também porque se falou aqui do teleférico, mas há experiências muito negativas em outros locais, a exemplo, por exemplo, da cidade do Rio de Janeiro, onde o teleférico não funcionou e precisamos de um estudo urgente de viabilidade técnica e econômica dirigida à reabilitação, recuperação e ou ampliação de toda a rede de calçadas e passeios de Salvador. E que isso é urgente. Como a gente financia isso? Então, isso são algumas ponderações de Juan que não está aqui, mas gostaria de estar e está mandando aqui as contribuições.

Cristina:

Falando das contribuições que o professor Juan enviou através da doutora Hortência. São pontos super importantes. A regulamentação do transporte aplicativo a gente deve não só pela questão trabalhista, a gente sabe que é um problema sério isso. Mas lembrando que o transporte por aplicativo é um importante modo de integração casa sistemas de alta capacidade. Você sai de casa, pega o aplicativo, vai para o metrô ou vai para o BRT, futuramente vai para o VLT. Então não, não. A gente, quando fala do transporte aplicativo, deve enxergar ele somente como transporte individual de passageiros. Mas é importante a articulação com os modos de transporte de massa.

Claro que a instalação do Conselho de Mobilidade não se discute, que é uma coisa super importante. A discussão também da tarifa zero. A questão do teleférico... Eu tenho falado que a gente tem um exemplo aqui na cidade e eu convido todos que não conhecem a ir no Hospital Sarah Kubitschek, que nosso queridíssimo 'Lelé', ele fez um projeto de plano inclinado que eu não sei dizer hoje quanto seria, mas eu sei que era um negócio muito barato, que é um trilho e que sobe um bondinho.

Esse trilho só tem dois apoios numa ponta na outra e esse bondinho sobe e desce levando os pacientes que quiser. Então vale a pena. O pessoal da

prefeitura que está aqui conhecer, procurar o arquiteto Miguel, que foi quem ajudou o Lelé nesse negócio, porque é um negócio barato. Realmente esse sistema do Rio é um sistema caro, mas a gente tem essa possibilidade da genialidade de Lelé.

Infelizmente não está mais aqui, mas deixou uma obra fantástica para todo mundo que é arquiteto, reconhece a. Eu tive a felicidade de trabalhar com ele o tempo, então acho que isso é um exemplo que a prefeitura devia pesquisar e tentar, viu Jorge?! Fazer isso e ver esse modelo que tem lá, que fica o negócio barato. Não me lembro quanto era, mas eu sei que era assim uma coisa tipo insignificante, um motorzinho do tamanho de uma mesinha dessa que leva esse teleférico. E aí, voltando a cidade de Valparaíso, onde eu tive a oportunidade de ver, existem sim vários locais que você tem os pequenos planos inclinados e que Salvador precisa disso. Complementando no. Na comunidade do Cantagalo, no Rio de Janeiro, tem um desses. É um plano inclinado e eu tive a oportunidade de usar. De fato, é algo muito simples, muito barato.

Sílvia:

É uma gaiolinha com cabem oito pessoas. Aquilo sobe, desce o dia inteiro. Isso é dentro da comunidade, esse que é o fator mais interessante é justamente o tal do último quilômetro E então, nesse sentido, é Valparaíso. Sim, de fato é uma cidade caracterizada.

Cristina:

Por vezes parece até Salvador, lembra Salvador. E a topografia é pior.

Sílvia:

A topografia de lá é muito pior do que a daqui. Lá é muito mais na verdade.

Cristina:

Mas em qualquer lugar que você chega tem um. Tem um bondinho para você subir e descer. Então, acho que esse é um exemplo que às vezes a gente pensa muito nas coisas muito caras, mas existem soluções simples em Salvador, como a cidade que tem esses altos e baixos nela toda. Eu acho que é um exemplo a se seguir.

E a questão das calçadas, óbvio que é realmente. A gente tem que ter essa prioridade para fazer esse estudo da calçada. A implantação, a gente quando trouxe aqui e eu tive a oportunidade também de trazer aqui para fazer algumas palestras e foi uma das coisas que ele citou. Inclusive trouxe aquela ideia do espaço compartilhado que hoje a gente já tem aqui.

Então acho que essas são coisas que realmente a gente tem que buscar, do que a gente está pensando, em coisas muito caras, muito elaboradas. E a solução está nas coisas mais simples. Obrigada, Cristina. Eu acho que a gente é a última contribuição.

Bom dia a todos. Obrigado pela oportunidade. José Miguel, da Diretoria de Resiliência da CX, estou trazendo aqui uma visão um pouco do ponto de vista mais de mudanças climáticas. Acho que muita gente sabe. Por exemplo, Salvador tem um plano de mitigação e adaptação às mudanças climáticas. Nele. Diagnóstico de vulnerabilidade climática do município O inventário de emissões de gases de efeito estufa. Quando a gente olha do ponto de vista de mitigação. Salvador foi a única cidade brasileira a conseguir reduzir na sua no seu inventário, de forma geral, as suas emissões de 2013 até agora, último ano inventariado em 2022, a gente reduziu mais de 30% das emissões, muito importante para a cidade de Salvador, que demonstra seriedade nos projetos, seriedade no compromisso climático.

O setor de transportes foi o principal driver, sim, de redução das emissões. Foram mais de 1 milhão de toneladas de carbono só nesse período. E chega, fala do colega. Eu não gravei o nome, mas em relação a transporte de carga, a questão do algodão, acho que provavelmente vai ter muito impacto na cidade do ponto de vista não só do trânsito, mas do ponto de vista de emissões.

Então, acho que pode ser interessante no Plano Diretor, a gente prever tecnologias de baixo carbono, principalmente para transporte de carga. Hoje a gente já vê grandes empresas com mais cana, utilizando, por exemplo, metano para os seus transportes de carga pelo país. Então, acho que pode ser importante o Plano Diretor abordar esse tipo de soluções climáticas e também informar que a Prefeitura, através do Sesi, está e iniciou o processo de atualizar o plano de Mitigação e Adaptação às mudanças climáticas, um plano que já tem cinco anos.

Então, pela necessidade da prefeitura se manter nos níveis de liderança climática internacional, a gente está atualizando nesse plano e principalmente ali, a questão da análise de risco climática. A gente observou, inclusive por conta de um censo do IBGE e o aumento de determinados bairros periféricos da cidade, o aumento do número de residentes, ou seja, aqueles bairros que em 2020 já demonstravam, com certo grau de suscetibilidade a risco, a exposição à vulnerabilidade climática.

Um pouco mais agravados por conta do aumento da população. E tem diversos fatores, inclusive novos empreendimentos Minha Casa, Minha Vida, que é super importante, mas que também trazem esse agravamento em termos de concentração de população nesses bairros. Então, se a gente pensar nessas soluções integradas, Acho que é importante pensar. Como já foi falado aqui, em novas centralidades, muitas cidades estão trabalhando com essa estratégia.

Redundância operacional no sistema de transportes, principalmente para questões de desconexões urbanas, podem ser também interessantes no âmbito desse processo de revisão do plano de mudanças climáticas. Esses se colocam à disposição para perder lugar em estreita colaboração aqui com a Semob para a gente explorar. E quanto explorar soluções para a cidade nesse sentido. Então, muito obrigado.

Bom gente, retomando a gente agora, como a gente falou no início. Acharmos melhor fazer no mesmo dia por ser o mesmo público alvo de mobilidade e infraestrutura. São semelhantes. Então a gente preferiu, por conta do tempo também das pessoas, fazer no mesmo dia.

Então agora vamos para o Fórum de Infraestrutura. Ressaltando mais uma vez que tudo está sendo gravado e será disponibilizado no site, tanto a gravação quanto a transcrição. Vou passar agora para a Sílvia, que vai apresentar.

Sílvia:

Obrigada. Bom, o tema da infraestrutura traz diversos desafios. Primeiro, porque não existe um plano integrado de serviços de infraestrutura em nenhuma cidade. Quer dizer, praticamente todas as cidades não tratam isso de maneira integrada. E isso traz um desafio enorme. Quando a gente vai reunir os dados para estudar para o Plano Diretor, não é? Então, a temática da infraestrutura é muito ampla e diversificada. Basicamente, os dois primeiros temas: abastecimento de água e esgotamento sanitário, eles estão subordinados ao Plano de Saneamento Básico e também o de resíduos sólidos. Todos estão no Plano de saneamento básico. Já a iluminação pública é telecomunicações e gás e outros serviços que se espalham pela cidade e energia elétrica. Tudo isso são muitas vezes, na maioria das vezes, e a tendência é cada vez maior. São concessionadas as empresas privadas e com isso os dados são bem restritos para a gente examinar.

Temos dados suficientes e que são os que mais impactam a população da cidade, né? Com relação ao abastecimento de água, nós temos fontes de dados que trazem percentuais bem distintos de abastecimento de água para a população. E por que essa diferenciação? Porque são percepções, não é? Então, o IBGE é quando vai fazer a sua pesquisa, o Censo, ele vai perguntar para a pessoa na sua casa tem água? E a pessoa responde sim ou não, né?

Não é qualitativo. Então se ela tem uma bica d'água do lado da casa dela, ela vai dizer que tem. E não é necessariamente o fato de que há uma rede de abastecimento. Então nós trouxemos ali três dados do IBGE e do Sinisa e da pesquisa Quali Salvador. Todos são de três, quatro anos atrás. E a gente vê que é que há uma diferença entre um e outro, né?

O CHINISA traz dados fornecidos pelos municípios e pelas concessionárias, o IBGE e o Salvador são uma população, São percepção, uma pesquisa de percepção e o dado mais relevante da questão do abastecimento de água e diz que 52,02% da água que chega para a rede de distribuição se perde. São perdas técnicas e perdas não técnicas, ou seja, o esforço para levar um litro de água para um domicílio custa mais de dois litros de água, porque um se perde pelo caminho.

Ou seja, se a gente conseguisse diminuir essa perda e o padrão internacional é de cerca de 30% o aceitável, isso já baixaria em grande parte a conta de água da população do município e segurança jurídica principal segurança hídrica, principalmente no momento em que a gente vive. Mudanças climáticas e por algum motivo nós identificamos que isso traz uma redução de abastecimento de água em relação a 2010.

E por que isso pode ter acontecido? Provavelmente porque foram feitas obras que desviaram isso ou que impediram o abastecimento da rede oficial. Não atendeu. A outra questão é que isso se verifica não só em Salvador como em outras cidades, e que a tarifa social faz com que as ligações formais se façam e, com isso, a qualidade da água que chega à população é de maior qualidade.

Em vez de ser o gato da água, a hora que a pessoa paga, sei lá, 20 e poucos reais pela tarifa social, ela se dispõe a pagar isso para ter uma água de qualidade e controlada. Então, isso é muito importante. A questão da tarifa social, da mesma forma, o esgotamento sanitário, né? E aí a gente vê os dados de percepção.

A gente vê que o IBGE traz 94,7% e acolhe Salvador, 87,1% é chinês, igual ao IBGE. E então isso revela. E a gente sabe, pelo sentimento que não é realista. Esse número não é? Então, mas é uma percepção. Então, de novo, o que as pessoas entendem como esgotamento sanitário? A gente não sabe se isso é o fato de ela ter uma válvula de descarga pra ela, isso já é suficiente ou não?

Mas mesmo assim a gente vê que 1,24 milhão de metros cúbicos de esgoto foram lançados de maneira irregular ao longo do ano de 2022 e em 2023, a cidade tinha 282.123 moradores sem coleta de esgoto. Isso é uma questão de saúde pública. Isso é uma questão de qualidade de vida extremamente séria e que traz um grande impacto e que a gente vê pelo mapa, onde são as áreas que não são atendidas, principalmente ali, o miolo.

É muito impressionante como a gente vê o vazio dos pontos vermelhos, que são as elevatórias de esgoto. A gente vê que não há ali uma rede formal, né? Próximo? Bom, a gente chega aqui no tema da drenagem, a drenagem. O

mapa mostra que quanto mais escuro, mais drenagem, pontos de drenagem tem. Esse também é um mapa construído pela percepção.

Então as pessoas dizem têm, se faz A pergunta tem uma boca de lobo perto da sua casa e a pessoa responde sim ou não? Não é um levantamento, mapeamento. Científico. E isso é uma necessidade. Não é? Ter um mapa georreferenciado do sistema de drenagem provavelmente ajudaria muito a propor obras para identificar quais são esses locais que vocês sabem muito bem.

As chuvas que têm caído exatamente onde o sistema de drenagem não dá conta, mas o mapeamento já referenciado é uma necessidade para que a gente possa fazer projetos. E de novo, a gente vê que as áreas mais escuras estão mais na orla e os bairros do miolo são os menos atendidos. E depois a gente vai ver também quais são as áreas que têm mais alagamento e inundações, né?

Com relação aos resíduos sólidos de coleta domiciliar, talvez seja o índice mais difícil para para para superar, não é? Segundo IBGE, 98,1% da população diz que tem coleta de lixo. Mas desses 57,28 só tem a coleta na sua porta. Os 40% restantes. Eles têm que caminhar e levar isso no ar, numa caçamba, né? E é que combina aí com o dado da Quali Salvador de 54%, que tem a coleta regular, né?

E Salvador, pelo que a gente falava mais cedo, em vista da topografia, ela tem os logradouros de 45,38%. São de difícil acesso. Então a prefeitura tem um carrinho que ajuda nesse e nesses locais. Mas é um percentual muito grande e isso acaba gerando a questão de descarte incorreto. Não é? Já que 40% dos moradores tem que levar o lixo pra caçamba, então isso é bem, bem complexo.

E de novo a gente olha para o mapa e consegue identificar quais são as questões menos atendidas e sempre próximas a favelas. Próximo. Aqui é mais um dado. Interessante que é sobre essas lixeiras que a gente vê pela rua, as papeleiras que ficam nos postes, no semáforo e aí a gente vê a localização, esses pontos amarelos que, prioritariamente nas áreas nobres e nas áreas turísticas da cidade, o roxo, são pequenas caçambas.

E aí é que são usadas prioritariamente nas comunidades. Então a gente vê que a distribuição é bem irregular e que basicamente aqui, aqui, ali, a Baía de Todos os Santos, já que é marítima, não tem quase nenhuma papeleira. Então o lencinho de papel tem que ser levado para casa. E a gente precisa de uma educação japonesa equipada para isso. Com relação à iluminação pública, o

quadro do retrato é bastante melhor. A gente vê que 98,22% da população se identifica como sua área iluminada.

Mas a gente vê que os postes são instalados de maneira bastante irregular. Quer dizer, não é um ou uma questão, uma preocupação de quem está ali. Normalmente são as empresas de energia que fazem isso. Elas instalam isso muitas vezes numa calçada, atrapalhando a passagem de carrinhos, de carros, de cadeira de rodas, às vezes até dentro da ciclovia a gente vê.

Então, basicamente, a questão da iluminação não é na quantidade, mas sim na qualidade, não é? E a gente sabe que a iluminação também é um fator de segurança extremamente importante em qualquer logradouro. Sem iluminação, torna-se um local de maior risco, né? A outra questão é que os postes de energia são aéreos e as empresas de telecomunicação que chegaram depois da energia usam isso de maneira bastante irregular e que quer dizer, você chega num poste e não consegue identificar se aquele cabo é da Tim, da Claro. Não é? E aí, muitas vezes há um enorme conjunto de cabos mortos que ficam ali sem uso e só fazendo uma poluição visual enorme. Então, a questão da iluminação pública traz consigo uma série de outras questões que preocupam e que impactam no desenho da cidade. Então, como eu disse, telecomunicações.

Aí a gente tem esse mapa e o mapa das antenas das várias operadoras e a gente vê que temos regiões que não têm basicamente antenas. Ou seja, o sinal tende a perder qualidade. Nas ilhas não tem nenhuma antena e a gente sabe que quanto menos antena, pior é o sinal. Não é? Segundo o IBGE, 88% da população diz que tem internet no seu domicílio.

Mas também não há um estudo aprofundado que diga isso, porque justamente são as operadoras que oferecem serviço e elas não fornecem esse tipo de dados. Não é muito complexo a obtenção de dados e, finalmente.

A pesquisa QualiSalvador, que é uma pesquisa muito relevante para a cidade, que deve ser repetida e com toda a frequência possível. Ela traz um retrato do saneamento no sentido dos 160 bairros que foram pesquisados. Então, quanto mais escuro, pior é a qualidade do saneamento. Então a gente vê que ali naquela ilha eu não sei o nome e a ilha da Maré praticamente não tem saneamento básico.

E aí os tons vão clareando e de novo a gente vê que a orla é que é mais bem atendida e no percentual de população a gente vê que metade das famílias vivem em bairros que não têm uma qualidade ambiental satisfatória. Então, o

desafio dessa área, principalmente de saneamento, é bastante alto e que merece então uma atenção.

Então, o que nós vemos aqui como desafios nessa área de infraestrutura? Então, primeiro, conseguir cumprir as metas do marco legal do saneamento básico, que até 2033 quer 100% da população abastecida com água e se não me engano 90 e poucos por cento de esgoto. A questão da coleta de resíduos de porta em porta também tem que ser ampliada.

Por isso também por causa do marco legal. Como eu disse, o georreferenciamento da rede de drenagem, a ampliação da rede de iluminação pública de forma com qualidade e preferencialmente com o embute mento da rede aérea e prioritariamente no centro histórico, que é a área tombada, mas também na orla e uma outra questão que aí é mais uma questão para o Plano Diretor orientar e o estímulo ao uso de valas técnicas, ou seja, valas que possam compartilhar esses serviços urbanos?

Não é que são concessionados e que tem esse desafio de não criar aquela aquela mancha de bueiros espalhados. Um está na calçada, outro está no meio fio, atrapalha o trânsito. Então a organização dessas redes de infraestrutura já eleva a qualidade do tecido urbano e, finalmente, pensando no futuro e como o Plano Diretor pode estimular o uso de infraestrutura verde e de soluções baseadas na natureza?

Então, esse são alguns pontos que nós identificamos como desafios dessa área e eu abro aí a palavra para quem quiser dar uma contribuição para que a gente possa falar.

Murilo Xavier, FIEB. Falar de saneamento é falar em movimentação de água, então, de pensar de forma macro, a gente pode pensar que Salvador tem a região metropolitana, tem um excesso de água comparado ao resto do Estado e tem o grande contribuidor para a água do Estado. Vem justamente da região mais seca que é a barragem aqui perto de Feira de Santana, que coloca isso.

Então, talvez um erro de concepção... e aí já foi falado por muitos fatores aqui, não nessa ocasião, em outro momento, é porque a gente não trabalha muito a contribuição de água dentro da própria Salvador e não trazer de pedra do cavalo e regiões que precisam de água. Então eu estou pensando muito mais na economia da região e não somente de Salvador.

Então, Salvador, no momento que a economia se fortalece, a Região metropolitana de Salvador se fortalece também. Então, esse é um ponto crucial aí, que é importante para a gente.

Bom dia pessoal. Meu nome é Robert e queria começar falando que Salvador tem 477 anos. Como foi dito aqui, recentemente a gente fez aniversário, então quando se começou a falar de ordenamento urbano, Salvador já estava correndo. Então a gente é uma das cidades mais antigas da América Latina.

A gente precisa considerar esse histórico para as discussões que a gente está tendo aqui, que isso vai trazer mais desafios para Salvador, porque Salvador foi sendo ocupada. E aí a gente tem que superar a forma como isso foi feito ao longo do tempo e ter uma pesquisa muito, muito brilhante da professora Ângela Gordilho, da UFBA, que se chama Limites do Habitat, que ela fala sobre esse desenvolvimento da cidade de Salvador e que traz essas questões que são relevantes para a cidade.

Como a gente consegue trazer uma melhoria de urbanismo e de habitação para a população de Salvador, que é o nosso objetivo aqui. Pensar melhor a cidade, apesar de que não esteja presente todo o corpo técnico que existe dentro da cidade de Salvador, que é importante que esteja aqui. Apesar da gente não estar nesse cenário ideal, a gente está no cenário possível.

A gente tem a gente aqui, a gente está aqui para poder discutir as melhores formas de fazer a cidade ser mais amigável e gentil a quem mora aqui. A gente está falando ali de mobilidade humana, como a gente está trazendo aqui para fora de mobilidade mais cedo e agora de infraestrutura. E aí, quando foi passado esses, esses mapas da infraestrutura aqui na cidade, um dos aspectos que é bem relevante, a questão da drenagem.

Aí a gente vê ali que como pensar essa cidade que é tão acidentada e tão complicada, se relevo E como a gente consegue trazer soluções para esses pequenos espaços? É uma das soluções que estão apontadas ali no desafio. São essas soluções baseadas na natureza. Então, como a gente consegue trazer isso para essas áreas prioritárias aqui dentro da cidade?

Então, identificando ali espaços, que a gente esteja precário nesse índice, que solução a gente consegue dentro daquele, daquela matriz, daquela região? Então a gente pode pensar em telhados verdes, jardins suspensos e jardins de chuva, que já é um movimento que a cidade vem fazendo. Mas como a gente consegue assegurar, ampliar e manter isso acontecendo dentro da cidade? E, para além disso, a gente tem uma representatividade muito forte da comunidade de terreiro aqui na cidade de Salvador.

São mais de 800 terreiros já mapeados. Um terreiro desses já é um agente de transformação e de mudança. Imagina somar esses 800. Então, eles são uma comunidade tradicional, reconhecida por lei e a gente já tem duas áreas de comunidades tradicionais, que são comunidades indígenas, quilombolas, que já são

reconhecidas como áreas protegidas. Então, porque os terreiros ainda não estão fazendo parte disso?

E o movimento é que a cidade tem uma representação muito forte e a gente tem que começar a pensar então, como a gente consegue utilizar esses espaços matos desses terreiros como áreas ali para absorver essa chuva que está acontecendo dentro da cidade, principalmente aqueles que estão aí, na sua maioria nessa região do miolo, que é onde a gente ainda tem déficit.

Então acho que é um ponto muito relevante que o PDDU podia trazer aí um olhar mais carinhoso para para, para esses pontos.

Sílvia:

Com certeza. E também para as ilhas. As ilhas precisam de soluções delimitadas pela própria natureza, então não necessariamente a gente precisa levar a mesma rede de saneamento que tem no continente, precisa ir para as ilhas. Podem ser pensadas soluções de tratamento locais, já que são populações em número menor e, enfim, a tecnologia sustentável. Para isso a gente não precisa inventar nada, é só trazer essas soluções que já são usadas e como disse o Robert, há um conjunto de soluções já testadas que ajudam a diminuir o impacto das chuvas numa cidade que sofre tanto como Salvador e tantas outras cidades.

Hortênsia. Nós temos um marco legal do saneamento recentemente aprovado pela Câmara de Vereadores. E há uma preocupação com a questão da privatização. E eu queria saber se há uma perspectiva de um posicionamento expresso dentro dos princípios do Plano Diretor, de que é um direito fundamental e que não haverá e não, não é. Não é aprovada. Não, não vai caminhar, não vai trilhar com esse risco da privatização.

Professor Moraes, acho que não está aqui, nosso grande guru, nosso grande especialista, sempre fazendo trabalhos voluntários. Ele tem batido muito nessa questão. E quanto ao serviço de coleta de resíduo, então nós temos um marco legal. Essa preocupação da privatização nós tivemos, depois de mais de dois anos, uma luta para aprovar o Plano Integrado de Saneamento, que ficou dormindo ali, em pleno esplêndido, aguardando a questão de resolver a privatização.

O negócio é entrar Embasa, porque na Bahia, em Salvador, há o sistema de esgotamento e abastecimento de água é conduzido pela empresa, pela Embasa. Não é o município. O município almejava a municipalização. Se vai caminhar por uma definição em relação a isso, também. Uma outra questão é que o documento ficou muito interessante, mais é preciso os planos específicos.

Então, com os desdobramentos. Mas ali há uma perspectiva de um plano e projetos a serem feitos a médio prazo, a curto prazo e a longo prazo. E era preciso pensar nessas metas para que o Plano Diretor não seja uma carta de intenções. Ele tem que ter suas metas mais específicas para que haja um monitoramento da sociedade civil. Voltando lá, por exemplo, para aquele assunto, nós temos sete planos inclinados previstos no Plano Diretor.

Então, com os desdobramentos. Mas ali há uma perspectiva de um plano e projetos a serem feitos a médio prazo, a curto prazo e a longo prazo. E era preciso pensar nessas metas para que o Plano Diretor não seja uma carta de intenções. Ele tem que ter suas metas mais específicas para que haja um monitoramento da sociedade civil. Voltando lá, por exemplo, para aquele assunto, nós temos sete planos inclinados previstos no Plano Diretor.

Qual será o primeiro? De onde vem o recurso então? Não adianta fazer perspectiva de investimentos e propostas que não são viáveis. Então estão lá os sete planos diretores. A gente volta a discutir transporte vertical aqui, mas ali. O Plano Diretor não estabeleceu qual era a prioridade, qual era o primeiro, de onde vinham os recursos. Então, é preciso pensar também nessa materialização para não ser uma carta de boas intenções com relação à expansão do serviço de coleta.

Nós temos 3000 ruas em Salvador que não tem coleta na porta. 3000 ruas. Então é um dado muito preocupante. E a previsão do Plano Integrado de Saneamento prevê essa redução de uma forma muito tímida. Então, pensar num plano que o Plano Diretor estabelece também como os seus objetivos, que a gente tem esse pleno entendimento no curto prazo.

Quanto à rede de drenagem, o Plano Integrado de Saneamento, acho que eu acho que o melhor do Plano Integrado dos quatro e a de drenagem está muito bem feito. E lá tem os pontos críticos de drenagem e a gente sabe que os problemas se repetem diariamente. Choveu, a gente já sabe onde vai alagar e como não há mortes, mas há prejuízos financeiros constantes sempre para as mesmas pessoas. É preciso estruturar um serviço de pré tipo, de pré edição, de aviso, como a gente já faz hoje para os sistemas de deslizamentos, riscos geológicos.

Então a gente precisa da drenagem dessa importância, porque os prejuízos materiais que atinge a população de baixa renda sempre no mesmo lugares e não é desconhecido, então é necessário estabelecer um nível de prioridade, uma matriz hierárquica de prioridade na realização dessas obras emergentes, urgentes e já mapeadas.

Quanto à rede de fiação, a gente tem uma legislação que torna obrigatório que toda a fiação seja subterrânea. Então é muito importante para Salvador. Quando a gente vai no Santo Antônio Além do Carmo, a gente tem uma sensação de leveza, de

beleza e isso tem muito a ver também com a retirada daquela fiação exposta, que era um ninho de rato ali em cima, quando você olhava.

Então, se você olhar para cima na cidade, você vai se impactar bastante e isso é uma solução completamente viável. Nós sabemos, por exemplo, que a Paralela ela foi planejada toda, com tubulação subterrânea, toda a fiação era subterrânea e depois, aos poucos, foi a gestão municipal foi permitindo e a gente tem hoje a volta da fiação e se prevê novas vias.

É menos surreal pensar que a Paralela foi prevista dessa forma e hoje você autoriza implantação de vias na cidade que não, não primam por essa, por essa questão que acaba sendo muito importante, torna mais segura também é o compartilhamento das valas técnicas. É super viável, é uma questão mesmo de gestão. Me parece então que é preciso pensar nessas prioridades.

É preciso pensar. Você falou das ilhas nas as ilhas, por exemplo, no Plano Integrado de Saneamento, a prioridade número um de drenagem é Ilha dos Frades, com investimento de 45 milhões. Lá moram 700 pessoas. Ilha de Maré também não tem. Moram 4600. Porque será? Eu fico pensando que é preciso estabelecer critérios bem objetivos na definição dessas prioridades para a gente não cair nesses absurdos, no olhar da interferência econômica e política.

Então, acho que a gente tem que ter umas travas no Plano Diretor para que a gente tenha uma priorização, uma matriz de prioridade hierárquica, que estabeleça qual é a obra mais importante dentro de um critério de prioridades técnico científica, atendendo a critérios. E eu acho que isso é muito importante. A gente bateu muito isso no Plano Integrado de Saneamento, o de drenagem criou alguns critérios, mas esqueceu de botar número de beneficiados no projeto.

Então, nos critérios, então me parece que as obras de saneamento básico seja todas elas que precisam ser feitas. É preciso ter o mapa crítico das prioridades, os pontos críticos dentro dos pontos críticos, os que uma eleição dos que são mais urgentes e dentro dos urgentes. O estabelecimento de uma matriz de priorização, hierarquização, de realização, de forma a tirar essa interferência político partidária que por vezes prejudica a solução do problema.

Então drenagem é um problema plenamente resolvido. Esses dados têm que estar no sistema municipal de informações. Você acessa o Sistema Municipal de Informação, que está lá no Plano Diretor e ele é destituído de todas essas informações. É completamente sem conteúdo. E eu e você? Tem outras capitais brasileiras que tem o conteúdo plenamente. Todas as informações de infraestrutura estão disponíveis, acessíveis, o que é extremamente importante.

É impossível aceitar que Salvador não tenha. E as capitais aqui do Nordeste tem o pleno, pleno acesso a isso. Então fica aqui.

Sílvia:

Obrigada, Doutora Hortência. Sua fala me fez lembrar o exemplo de Medellín na Colômbia, em que eles criaram uma empresa de infraestrutura de gestão de infraestrutura urbana, em que tudo isso é coordenado. Sobre a questão de concessão do serviço de saneamento, nós temos discutido isso muito em várias cidades brasileiras, lá na Fundação Getúlio Vargas, e é uma tendência muito importante, porque a gente vê que os municípios não sei exatamente a condição de Salvador, mas a maioria dos municípios não têm capacidade de investimento nessa questão, especialmente de esgoto, que é um serviço precário e demorado.

É difícil. É que os contratos de concessão não deixam de dar a questão social, a relevância, as questões sociais. Na realidade, pelo menos do quanto eu tenho visto em outras cidades, os contratos de concessão exigem não só a tarifa social, colocam como metas levar água e esgoto às comunidades. Os contratos são muito rígidos e acabam justamente cobrindo as deficiências que o poder público tem de levar esses serviços. Eu não sei exatamente qual é a situação de Salvador, mas eu quero crer que todo mundo tá se guiando pelo marco legal do saneamento federal, não é? E não, não só o local.

Eu quero só sugerir a criação de um link dessa ampliação da rede de iluminação pública. Uma das coisas que preocupa bastante na segurança no trânsito é a questão do pedestre. E muitas vezes ele é atropelado na própria faixa de segurança. Então tem um estudo em São Paulo e até a gente uma época. Implantamos aqui algumas experiências dessa da iluminação da faixa de pedestre. Isso reduz substancialmente a ocorrência do atropelo, que é a forma mais cruel de acidente de trânsito. Agora a gente não fala mais acidentes. Então essa é uma coisa que deve ser colocada como prioritária, que é essa rede de iluminação também. Priorize a iluminação focada na faixa de pedestre e ainda também nos redutores de velocidade. E isso é super importante para evitar a ocorrência dos sinistros, que é a forma mais cruel do acidente de todos.

Bom dia! Meu nome é Pablo Florentino. Eu faço parte do Núcleo Salvador do Observatório das Metrópoles e, pegando carona na fala de Cristina, essa questão da iluminação, a gente tem que. Eu gosto muito de citar o exemplo do Corredor da Vitória. O Corredor da Vitória tem iluminação em dois níveis. Ele ilumina a pista, que é o comum de toda a cidade.

Mas ele tem uma iluminação mais baixa, que ilumina a calçada. Então, se a gente quer tratar de segurança, de vida pedestre, de todos esses fatores, a gente tem que

pensar se a gente quer iluminar somente os carros e aí a gente está priorizando o veículo individual, motorizado. Ou se a gente quer também ter o espaço pedestre iluminado. E isso é um vetor de segurança preponderante para a gente melhorar a vida do pedestre e a mobilidade pedestre.

Então, eu acho que isso é uma questão. Salvo engano. Além do Corredor da Vitória, tem mais dois lugares de Salvador que eu vejo isso. E eu acho que isso tinha que estar dentro desse, dentro desse projeto. Eu queria fazer também uma observação sobre a questão das soluções baseadas em natureza de uma característica de Salvador, o índice pluviométrico anual de Salvador.

Ele é maior do que o de São Paulo e é maior do que o de Belo Horizonte. No entanto, como bem falou, a segunda capital que mais chove, então é como o colega ali colocou a gente está pegando água.

Da região que está próxima a Salvador e que em boa parte é a região que sustenta Salvador. Do ponto de vista alimentar, boa parte de nossa alimentação vem ali, daquela região. Então a gente está tirando água daquela região, sendo que a gente tem o maior índice pluviométrico e podendo inclusive impactar negativamente no abastecimento e alimentação de Salvador.

Então, essa contradição e por último, se tinha colocado a questão dos tetos verdes e tudo mais. Eu não tenho conhecimento quantitativo de quantas iniciativas desse tipo existem em Salvador, mas no meu conhecimento empírico, isso é algo bem irrelevante para o que a gente tem em Salvador. Então eu acho que é um pouco forte a gente dizer que a gente está nesse movimento, porque Salvador não está em movimento de tetos verdes e tudo mais. A gente tem algumas iniciativas separadas, ilhadas de algo desse tipo.

A gente precisa de mais, precisa. A gente precisa replantar mais. Árvore precisa. Mas eu acho que se isso vai ser uma política realmente municipal, a gente precisa transformar isso numa política real. Porque, por enquanto, eu tenho visto iniciativas bem espaçadas que não refletem, na minha opinião, a realidade. Eu concordo com tudo o que você colocou sobre a cidade, sobre os terreiros.

Os terreiros são locais de resistência, inclusive de verde, de escoamento, onde o solo não está impermeável. Mas essa questão dos tetos verdes, a gente tem que fazer uma observação que não é um movimento real, assim, de larga escala, é algo muito pontual.

Sílvia:

Eu acho que esse é o papel do Plano Diretor, não é estimular esse tipo de solução. É buscar maximizar, ampliar essas soluções baseadas na natureza, né? Sobre a questão da água e dessa enorme quantidade de água que cai

do céu, na realidade, o Plano Diretor também pode ajudar, estimulando a água de reúso. Não é a de que haja essa captação da água pluvial e que se estimule a água de reúso para principalmente vasos sanitários e rega de jardim e lavagem de carro. Há uma enorme quantidade de atividades que gastam água que não precisam ser água tratada, então isso também o Plano Diretor pode estimular, né? A gente tem em São Paulo e no Rio. A gente tem os piscinões que captam essa água de dia de chuva e se concentram fazendo com que o escoamento seja mais rápido e evitando os alagamentos.

Nesses piscinões a água reverte principalmente para a jardinagem. Das regiões onde elas estão. Então, o Plano Diretor pode ajudar? Sim, muito nessa busca de algumas soluções que não são soluções definitivas, mas que podem mitigar alguns dos efeitos do clima. E a infraestrutura pode ajudar.

Só para complementar aqui, com relação aos telhados verdes, é uma questão pessoal que acontece no meu prédio, por exemplo, tem telhado verde. Eu acho que ele é muito importante que se tenha, porque você melhora no microclima, uma série de coisas. Mas eu acho que não adianta ser apenas telhado por vez, ele tem que ter algum uso. Por exemplo, no meu prédio ele tem só o telhado verde. O que acontece? Eu moro no último pavimento, acima do meu do meu apartamento tem um telhado verde. O que dá de bicho, piolho de cobra, essas coisas dentro do apartamento...

É surreal. Porque? Porque não tem a manutenção. Então se você tem o uso, então assim que ele seja, sei lá, uma praça, um rooftop, uma uma praça elevada, que tenha um uso de lazer, alguma coisa, você obriga também o condomínio a dar manutenção desses telhados verdes. Então acho que ele tem que ser casado.

A solução? Telhado verde com algum uso pra ele não ficar lá perdido. “Eu simplesmente coloquei lá porque pontua o verde e vai ficar lá eternamente daquele jeito lá, sem cuidado.”

Hortência:

Me parece que a privatização não tem levado a redução das tarifas. Ao contrário. E a atividade empresarial? Ela visa o lucro. Ela não vai atender essas finalidades sociais. E há muitas localidades que precisam de subsídios e ela não me parece que essa solução não caminhe assim. Ou por uma por um realismo.

E eu queria ponderar que a gente tem como infraestrutura também os cemitérios. O Plano Diretor trata da política municipal de cemitérios e achava importante que a gente refletisse porque Salvador tem um problema crítico em relação a essa questão. A gente tem uma carência e é um assunto meio tabu falar de morte. Mas é preciso pensar nisso e pensar nos cemitérios verticais.

É preciso compatibilizar com as religiões africanas que querem o sepultamento no solo. É preciso pensar que os bairros já não comportam mais os cemitérios de bairro e todo o risco de contaminação que existe nessa proximidade. E a prefeitura tomou a decisão de aumentar e verticalizar, construindo mais carneiros. E essa é uma decisão completamente equivocada, que ofende a legislação. E é preciso pensar em uma solução, definir áreas que tenham vocação para isso e caminhar para que a gente tenha um sepultamento. Acontece. Denúncias de pessoas que morrem ficam sem ter local três, quatro dias, enfim, toda uma exploração também que há em torno disso. Então, acho que pensar a questão da política municipal de cemitério, que está no Plano Diretor de Salvador, parece também bastante importante.

E afinar o Plano Diretor com os princípios e diretrizes que estão no Plano Integrado de Saneamento, onde há esse mapeamento bastante interessante, bastante bem feito, mas sem também estudos, estudos diretos e mais uma vez foi feito sem o de drenagem e o único que tem é também do tipo de lixo. Me esqueci o nome agora, mas os vários tipos de resíduo doméstico e sua classificação tem um nome diferente.

Quem souber me ensina aí como é. O nome desse desse estudo Foi o único estudo direto que foi feito no Plano Integrado de Saneamento. Então, mais uma vez, é preciso que a gente pense, reflita e que não dá para ficar fazendo planos e planejamento estrutural sem ter dados que nos balizam para que a gente avance. Não é só uma coisa conceitual, é uma coisa de necessidade mesmo, concreta.

E é preciso que se debruce sobre dados técnicos. Então a gente já tem o plano de saneamento integrado, que não se bateu nisso, não teve estudo de campo, estudo direto também foi feito em direto. Agora a gente vai para o Plano Diretor com essa mesma falha. A gente não tem condição, não tem condição absolutamente de a gente seguir errando, errando.

E a gente vai ter um documento final que a gente não se orgulha, que a gente não confia e que não reflete a realidade, porque não se embasou no não essencial. Não estou querendo fazer os estudos básicos, estudos essenciais, estudos imprescindíveis que precisam ser feitos para a elaboração e atualização de um Plano diretor, porque os nossos estão extremamente desatualizados.

A pesquisa de origem destino parece que foi feita por telefone. Você sabe disso, Cristina, se quiser nos atualizar e ela não foi disponibilizada. Público então eu não conheço porque ela não foi publicada. Eu não conheço. Quero conhecê-la, não foi publicizada isso criou uma atualização na época do PlanMOB, que também não foi publicizado. E você trouxe a notícia agora de um ano de 2024, que para mim é fato novo.

Você sabia que tem um Plano Diretor 2024 de mobilidade de uma pesquisa de origem e destino de mobilidade de 2024? A presidente da comissão comentou aqui conosco hoje que há um modelo de 2024. Eu só quero encerrar dizendo vamos encerrar aqui esse dia de hoje. Me parece que a gente tem alguns dados feitos por percepção, alguns mapas feitos por percepção pela FGV, que fez um esforço nesse sentido, com os dados existentes já disponíveis, mas que não tem a precisão necessária para fazer um planejamento e pensar projetos, então fica difícil a gente seguir em frente.

Acho que com essa falha é preciso parar e fazer o que é necessário. A FGV pode, inclusive, ajudar. Agora que leu tudo, agora que conhece a cidade a partir dos documentos que foram disponibilizados, o processo de leitura já foi feito. Então, eu acho que a FGV tem a total condição de informar a prefeitura de Salvador para que a gente faça um plano diretor, que seja, que tenha excelência a excelência que a FGV prima.

E nós precisamos fazer alguns estudos. E os estudos essenciais são esses. Então eu queria saber se a FGV refletiu sobre os estudos essenciais, se ela daria, se ela vai fazer esse aconselhamento ao município agora que conhece os estudos disponíveis e o existente.

A doutora Hortência toca num ponto que sempre me incomoda muito e eu acho que é uma vergonha para Salvador o nível de abertura de dados que é praticado nesta cidade. A gente precisa de dados realmente abertos. Existem classificações internacionais. Por mais que vocês digam que existe um portal de dados abertos, esse portal é muito insuficiente. Em comparação a outras cidades do Brasil. Esse portal teria uma média muito baixa. O que tem hoje de dados abertos para Salvador é insuficiente. É uma vergonha para Salvador. A gente precisa de uma política de abertura de dados robusta. Se a gente quer ter participação social de verdade, se a gente quer ter, conhecer a cidade no que ela realmente é e a gente não tem, isso eu posso falar tranquilamente, porque essa é uma área de pesquisa minha.

Então, abrir os dados de forma real, seguindo padrões internacionais. Salvador não faz Salvador está aquém daquilo que precisaria ser. Por mais que se diga que existe hoje um portal de dados aberto, se nós chegarmos lá e procurarmos por mobilidade, pouco vamos encontrar. Então, essa é uma questão que vale para tudo isso que está se falando aqui hoje em infraestrutura.

E eu poderia chegar em um determinado país e procurar onde é que tem bueiro na cidade e ele me dá esse mapa todo pronto. E eu abri esse mapa num software livre, num software livre, onde é que estão os postes da cidade? Onde estão os pontos de ônibus da cidade? Eu deveria ter essa malha toda pronta para baixar e ter isso visível em software livre.

Eu não tenho as linhas de o trajeto das linhas de ônibus de Salvador. Elas estão no Google porque a prefeitura deu para o Google, mas não deu para a população. Essas informações não estão abertas. Não existe hoje um mapa aberto das linhas de ônibus de Salvador. Simples. Mas o Google tem. Então o Google é mais importante do que a cidade.

O City Mobi é mais importante do que a população de Salvador? Então eu queria colocar essa questão porque se a gente não faz isso, a gente não consegue discutir a cidade e aí a gente fica refém daquilo que é apresentado aqui, daquilo que a prefeitura apresenta, mas que a população, ela não consegue se empoderar sobre esses dados. Então eu faço essa observação de maneira firme e tranquila, porque a gente precisa realmente ter uma política de abertura de dados robusta, uma abertura de dados que revolucione esse processo.

Mais alguém? Então dá por encerrada a sessão de hoje, né? Lembrando que amanhã teremos ambiental. Estão todos convidados. Bom dia!