

Reunião do Conselho Municipal de Política Urbana – COMPUR

Local: Centro de Arquitetura e Urbanismo - CAU

Data: 25 de março de 2010

Horário: 10:00h às 13:00h

Conselheiros : Marco Antônio Barbosa (SENGE); Flávio Ferreira e Carlos Feferman (IAB-RJ); Armando Ivo de Carvalho Abreu (SEAERJ); José Conde Caldas e David Cardeman (ADEMI); Roberto Lira de Paula (SINDUSCON); Jackson da Costa Pereira (FIRJAN); Sérgio de Gouvêa Conde Caldas (ACRJ); Magno Nunes da Silva (CML); João Carlos Barbosa Brasil (FAFERJ); Paulo Eduardo Vidal Leite Ribeiro (SMC-SUBPC); Pedro Augusto Guimarães (SETUR); Sérgio Moreira Dias, Marlene H. M. Ettrich e Aída Myriam Billwiller (SMU).

Faltas justificadas: Regina Lúcia F. de Abreu Chiaradia (FAM-RIO)

Palestrantes:

Antônio Carlos Jofre Zulchner – Assessor do Secretário Municipal de Transportes

Eduardo Fagundes - Diretor da 5ª Gerência de Obras Secretaria Municipal de Obras e Gerente da obra

Altamirando Fernandes Moraes - Subsecretário da Secretaria Municipal de Meio Ambiente

Maria Anita Fraga Souto – Gerente do Programa de Ciclovia da Secretaria Municipal de Meio Ambiente

Samir Costa – geógrafo da Coordenadora de Macroplanejamento da Coordenadoria Geral de Planejamento Urbano / SMU

Pedro Rolim – arquiteto da Coordenadora de Macroplanejamento da Coordenadoria Geral de Planejamento Urbano / SMU

Participantes: **Roberto Ainbinder e Helena Rego (SMU/CGU); Ricardo Lafayette (CMRJ); Marcos Bonfim (CCNE).**

O Secretário Municipal Sérgio Moreira Dias abriu a reunião apresentando os palestrantes, representantes das Secretarias de Transportes, Obras, Meio Ambiente e Urbanismo.

Cada representante apresentou o projeto com apoio de apresentações em PowerPoint, das quais destacamos as principais considerações conforme dispostas a seguir:

Considerações feitas pelo representante da Secretaria Municipal de Transportes:

- O projeto foi concebido e desenvolvido com o objetivo de minimizar impactos e a pressão por parte das operadoras dos transportes.
- A cidade é carente de um corredor transversal de transporte de massa, solução que já deveria ter sido pensada quando da execução da Linha Amarela: a demanda existe em todas as horas, sendo que no pico da manhã concentra-se 44% em um sentido e no pico da tarde 55% no outro sentido.
- A opção pelo BRT foi feita por se tratar de solução desenvolvida no Brasil e está dentro da capacidade de investimento da Prefeitura.
- A questão central é a aceitação do transbordo, que é a quebra de um paradigma para um sistema de ônibus que não é ruim. O ganho excepcional é o tempo de viagem (47 minutos ao invés dos atuais 90 minutos) e a tarifa integrada. O objetivo é o de entrar na rede atual de forma lenta.
- A extensão do BRT é de 28 km, composto por linha expressa e linha paradora, com dois terminais – Alvorada e Penha – seis estações duplas e trinta estações simples, sendo que o trajeto cruza com todas as linhas sobre trilhos.
- O acesso é feito nos cruzamentos, sendo necessário atravessar a rua para chegar à estação. Não serão construídas passarelas - o objetivo é o de promover a maior integração possível com as demais vias urbanas.
- A capacidade dos ônibus é de 160 a 200 passageiros e a expectativa é de transportar 400 mil passageiros ao dia, com uma frota de 217 ônibus articulados e 720 ônibus alimentadores.

- O mapeamento das linhas alimentadoras e complementares está em fase inicial e a modelagem das concessões está sendo amadurecida.

- Para as estações e seu entorno será promovido concurso através do IAB.

- O VLT é uma solução sem poluição, porém com custo de implantação mais elevado. Existe o compromisso com o COI para adoção do Biodiesel. Tampouco está eliminada a possibilidade de implantação futura do VLT. A modalidade foi uma decisão política. O modelo foi estudado durante 25 anos. Também as diferenças entre bonde e ônibus podem deixar de existir. O importante é que seja implantado o corredor.

Considerações feitas pelo representante da Secretaria Municipal de Obras:

- Deu informações em grandes números dos custos envolvidos, dizendo que estão aguardando os resultados do concurso a ser promovido pelo IAB.

- Apresentou através de um vídeo as áreas onde deverão ocorrer desapropriações – começam com uma relação de 570 unidades, com 3.600 definidas em três meses. O mergulhão no Viaduto Negrão de Lima envolverá 145 desapropriações.

- O traçado segue sobre a linha do Projeto de Alinhamento (PA) existente. Ocorrerão faixas ao longo que deverão ser objeto de estudos de urbanização.

Considerações feitas pelos representantes da Secretaria Municipal de Meio Ambiente:

- As vias não podem dividir a cidade. Isto é um modelo ultrapassado. Isolar a via do seu entorno deteriora a qualidade de vida na cidade. Genebra, cidade de 800 mil habitantes, só tem o BRT em intervalos de 2 minutos, e que não divide a cidade. Deve ser buscado um sistema de transporte ágil e que seja feito para a maioria da população.

- Deve ser tentado cortar o mínimo de árvores, pois seu replantio só resolve em 20 anos. Consideram a implantação do BRT fundamental, inclusive por reduzir o número de ônibus em circulação e conseqüentemente reduzir as emissões de carbono, porém a outra ponta é tentar evitar a retirada de árvores, pois estas seqüestram o carbono.

- Na Barra o BRT não deveria ser implantado no canteiro central da Ayrton Senna devido a presença de expressiva massa verde. Retirá-la transforma a paisagem, podendo igualar a ambiência em torno à existente na Av. Brasil.

- A questão do crédito de carbono ainda não está suficientemente desenvolvida. Devido ao compromisso com o COI estão trabalhando com o inventário de CO2.

- Deve ser instituído o uso de bicicletas como sistemas alimentadores das estações. O custo de implantação é baixo e é utilizado no mundo inteiro.

- Estão em estudo propostas de rotas que perfazem um total de 166 km, com investimento estimado em 50 milhões. Este estudo é fruto de um trabalho integrado por várias secretarias e ONGs.

- O Corredor Transcarioca abre a oportunidade de incrementar o sistema de ciclovias, pois faz a conexão de grande parte da cidade.

Considerações feitas pelos representantes da Secretaria Municipal de Urbanismo:

- Foi apresentada a metodologia utilizada para elaboração de um Plano de Reestruturação Urbana ao longo do Corredor Transcarioca. O objetivo foi o de ter cuidado com os aspectos urbanísticos envolvidos. Áreas assumem nova centralidade, centros existentes são dinamizados. Existem ao longo do percurso áreas degradadas em processo de esvaziamento comercial, outras importantes do ponto de vista da preservação cultural.

- O objetivo do estudo, realizado com a participação das Secretarias de Habitação, Educação, Saúde e Assistência Social, foi o de salvar ao máximo a

estrutura urbana existente. As alterações feitas no traçado original não são significativas em relação ao custo total da obra.

- A apresentação da metodologia foi ilustrada com as propostas feitas em determinado trecho do percurso do BRT.

Principais considerações feitas pelos conselheiros:

- Considerado importante o incentivo a estacionamentos em áreas periféricas e manifestada preocupação com o acesso às estações;

- Perguntado sobre a conectividade com o Aeroporto Internacional e o Fundão;

- Foram feitos questionamentos quanto a opção pelo ônibus ao invés de bonde no que se refere aos custos envolvidos analisados em seu conjunto;

- Enfatizada a importância da incorporação de ambiências culturais existentes na revitalização de áreas em processo de esvaziamento econômico;

- Mencionada a importância de salvar as áreas verdes;

- Houve um comentário quanto a timidez dos projetos diante das Olimpíadas;

- Foi sugerido que sejam inibidos os estacionamentos como forma de indução à utilização de transporte coletivo;

- Foi perguntado se está sendo considerado na licitação o cuidado com o potencial arqueológico da área envolvida com a implantação do projeto;

- Foi elogiada a abordagem integrada, o refino do estudo, o rompimento com o engessamento do PA e a ousadia em relação ao centro de Madureira;

- Mencionada a necessidade de adequação da legislação urbanística de forma que esta não dificulte o processo de revitalização das áreas situadas ao longo do percurso;

- Foi perguntado quanto a influência do Corredor Transoeste sobre o Corredor Transcarioca no que se refere a avaliação da demanda a ser atendida.

Considerações encaminhadas pelo conselheiro do IAB - RJ:

Técnicos de três das quatro secretarias fizeram observações pertinentes sobre o Projeto do T- 5 da Secretaria de Transporte, do tipo:

- (a) Não podemos cortar tantas árvores (Secretaria do Meio Ambiente);
- (b) As calçadas da Taquara não podem ter apenas três metros (Secretaria de Urbanismo);
- (c) As obras e as desapropriações estão caras (Secretaria de Obras).

O entendimento do IAB é de que as quatro secretarias estão trabalhando juntas para aperfeiçoar o projeto apresentado pela Secretaria de Transporte.

O nosso elogio ao trabalho foi baseado nesse entendimento: de que a Prefeitura está com uma postura multidisciplinar frente à complexidade do espaço urbano.

Ao final da reunião, sem a presença de seu presidente, que se ausentou por uma urgência, sugerimos que as pistas de ônibus poderiam se manter no traçado já projetado, mas os carros, em locais densamente consolidados, poderiam abandonar o traçado e fazer percursos mais intrincados em ruas existentes.

A sugestão foi bem vista por membros das Secretarias e de outras entidades que compõem o COMPUR, pois economiza significativamente os custos e está coerente com o estado-da-arte do planejamento de transporte, que privilegia os ônibus e inibe o uso do carro particular.

Comuniquei a Comissão do IAB-RJ, que está elaborando os editais dos concursos referente ao T-5, e ao presidente, que o projeto estava sendo

multidisciplinarmente aperfeiçoado e descrevi a sugestão do IAB-RJ na reunião.

Em 20/04/10

Marlene H. M. Ettrich

Secretária Executiva do COMPUR.