

Aos vinte e cinco dias do mês de agosto do ano dois mil e onze às dez horas no Centro de Arquitetura e Urbanismo do Rio de Janeiro a Reunião Ordinária do Conselho Municipal de Política Urbana – COMPUR, sob a Presidência do Secretário Municipal de Urbanismo Sérgio Dias com a presença dos seguintes Conselheiros:

**Conselheiros Titulares e Suplentes:** Marco Antônio Barbosa (SENGE), Armando Ivo de Carvalho Abreu (SEAERJ), Miguel Antônio Pinto Guimarães (ASBEA), Manoel Lapa e Silva (Clube de Engenharia), David Cardeman (ADEMI), Roberto Kauffmann (FIRJAN), Mauro Henriques de Magalhães (ACRJ), Hélio de Oliveira Barros e Magno Nunes da Silva (CML), Regina Lúcia F. De Abreu Chiaradia (FAM-RIO); Vereador Carlo Caiado e Vereador Francisco Brazão (CMRJ), José Ruy da Silva Lemos (SMO), Cristina Barreto da Silva e Silvia Carvalho Barboza (SMH), Carlos Alberto Muniz (Vice Prefeito) e Luiz Eduardo Pizzotti (SMAC), Jaime Paulino de Souza Neto (SMAS), Sérgio Moreira Dias, Aida Billwiller e Maria Helena Röhe Salomon (SMU).

**Participantes:** Guilherme Goldenstein (ASBEA), Samir de Menezes Costa (SMU), Luiz Carlos C. da Mota (CMRJ – Assessor Vereadora Andrea Gouvea), Gisela Santana (CMRJ – Assessor Vereadora Sonia Rabello), Maria Alice Martins de Souza (U/CGPU/CPL/GPL3); Antônio Correa (U/GPL-3), Jean Pierre Janot (U/CAU), Bennar B. Correia Filho (U/CAU), Tomaz Ribeiro (U/CAU), Cristina Micaelo (U/CAU) e Ricardo Lafayette (CMRJ – Assessor Vereador Carlo Caiado).

**Faltas justificadas:** Cláudia Alves de Oliveira, Beatriz Varanda e Luiz Roberto da Mata (PGM), Mônica C. Rocha (Secovi Rio) e Tereza Maria da Silva (SMAS).

**Secretária Executiva MARIA HELENA** - Abriu a reunião fazendo os comunicados gerais e solicitando que os presentes assinassem a lista de presença e que posteriormente as faltas sejam justificadas por e-mail informando que as mesmas deverão constar em Ata. **Secretário SÉRGIO DIAS** – Agradeceu a presença de todos apresentando a pauta da presente reunião: TransBrasil: projeto de corredor expresso de ônibus articulados (BRTs- Bus Rapid Transit) no percurso da Avenida Brasil. Informou que o tema é sobre a atual reforma da estrutura urbana de transportes na Cidade, lembrando das outras apresentações: TransCarioca, Transolímpica e a Transoeste. **Subsecretário Municipal de Transportes CARLOS EDUARDO MAIOLINO** – Informou que o Projeto não se iniciou pela Prefeitura. Teve início há dois anos, no Estado, através de consultores com um Projeto que basicamente atendia às ligações intermunicipais, Baixada Fluminense até a região central da Cidade. Tendo em vista que maior parte desse corredor, que começava na Avenida Brasil, no Trevo das Margaridas, até o Terminal Américo Fontenele, portanto, cem por cento se destina ao Rio de Janeiro. Continuou explicando que foi feito um acordo entre o Prefeito e o Governador para que o Projeto fosse transferido para a Prefeitura já que as vias são municipais e envolve, por exemplo, a questão dos ônibus intermunicipais que trafegam pela Avenida Brasil. Inicialmente o Projeto foi passado para a Secretaria de Transportes do Estado e passou para o Município. Foi feita uma adaptação no estudo incorporando principalmente a questão dos ônibus municipais. Essa apresentação está baseada em três pontos (slide 2):

- Carregamentos preliminares e diretrizes;
- Estudo funcional e localização das estações;
- Esquema operacional do corredor. (quais linhas serão necessárias)

**CARLOS EDUARDO MAIOLINO** apresentou (slide 3) o corte esquemático da configuração do corredor que saía originalmente do Trevo das Margaridas indo pelo meio da Presidente Vargas até o Terminal Américo Fontenele – atrás da Central do Brasil. O corredor está sendo estendido do Trevo das Margaridas até Deodoro terminando, a princípio, no Terminal do Aeroporto Santos Dumont. Na área central, explicou, será detalhada mais adiante devido à interferência do BRT da área portuária. Mostrou o esquema de descarregamento (volume de veículos) em cada uma das seções, começando em torno vinte mil passageiros entre Deodoro até o Trevo das Margaridas. No Trevo das Margaridas haverá um grande terminal de integração das linhas que viriam da Baixada Fluminense - através do eixo da (rodovia) Dutra - e dos diversos Municípios da Região Metropolitana. A partir daqui haverá outro terminal com ligação forte no Trevo das Missões para atender as linhas que vêm de Caxias. Aqui seriam os trechos mais carregados do corredor em torno de quarenta mil passageiros hora-sentido. Chegando próximo da Ilha, considerando a contribuição das pessoas da Ilha e do Galeão. Espera-se que esse corredor atinja o máximo, em

termos de demanda anual em torno de cinquenta/sessenta mil. Esclareceu que esses números são estimativas iniciais e o estudo não está concluído. Continuou falando que a demanda vem alta até a altura do Caju onde começaria a ter um decréscimo de demanda, porque muitas pessoas atravessariam por esse terceiro corredor para chegar à área central, especialmente na Rodoviária e na área portuária. Apresentou também com forte redução de demanda, justificando a redução em torno da Leopoldina, ligação Norte-Sul com linhas de ônibus para a zona sul e também a região da Tijuca. Na Presidente Vargas, começa com uma faixa de demanda de vinte mil passageiros hora-sentido. A partir da Presidente Vargas estão sendo estudadas várias alternativas para chegar ao Santos Dumont, mas teria essa demanda de vinte mil passageiros hora-sentido.

*(slide 4) Os resultados obtidos até o momento exigem a definição de algumas diretrizes para garantir elevada capacidade ao sistema*

*Diretrizes consideradas*

*Entre Deodoro e Candelária os dois sentidos deverão ser operados com duas faixas;*

*Estudos de capacidade das estações serão necessários para a verificação da necessidade de se prever outras estações;*

*Para elevar a capacidade do corredor deverão ser previstos diferentes tipos de serviços (diretos, semi-diretos, paradores: uma proposta inicial está em fase de conclusão*

*Pesquisas e estudos complementares são necessários para garantir consistência dos resultados: novas pesquisas já foram realizadas e os processamentos estão sendo concluídos;*

*Será necessário prever no mínimo um terminal na área central da cidade para manter a regularidade da operação;*

*Em função das diferenças de carregamento, é importante prever locais de retorno operacional;*

Esclareceu que a partir da Candelária é que se poderia trabalhar com apenas uma faixa sempre com ultrapassagem nas estações. Na questão da capacidade será ainda definido qual será o tamanho das estações, a princípio seriam ônibus biarticulados, com capacidade de parada para quatro ônibus biarticulados simultaneamente em cada estação, por sentido. A idéia é que na estação parassem simultaneamente oito ônibus biarticulados com capacidade de duzentos e cinquenta passageiros em cada veículo. Tendo em vista esta alta demanda do corredor e também como os trajetos são muito irregulares há necessidade talvez de criar serviços diretos, sem parar nas estações intermediárias, o que aumenta significadamente a capacidade do corredor e é considerado bom pela redução do tempo de percurso do usuário, como exemplo, um serviço saindo da Ilha direto da Rodoviária parando somente antes da Rodoviária. Ou seja, um serviço parador e outro direto sem precisar parar o ônibus na Avenida Brasil em todas as estações. A mesma coisa no Trevo das Margaridas. Ressaltou que uma coisa importante é a necessidade que o terminal seja implantado na própria Cidade, especialmente na área central, mesmo que polêmico e complicado, mas devido o corredor ser muito extenso, é preciso se uma regulação das partidas dos ônibus nas duas pontas. Já existem várias propostas da organização desse terminal. Na opinião do Estado, o terminal seria o Terminal Américo Fontenelle atrás da Central do Brasil. Destacou também é o carregamento por ser variável não é preciso que toda a frota chegue ao terminal do Santos Dumont, não é preciso que toda a frota entre no centro da cidade. Portanto, está sendo pensado retorno na Rodoviária, na Leopoldina e na Candelária para que os ônibus não trafeguem vazios ao longo ou em alguma parte do percurso.

*(slide 5) O Sistema TransBrasil apresenta algumas características que o diferenciam da maioria dos sistemas BRT já implantados.*

*Principais características*

- Será, provavelmente, o corredor com maior demanda dentre todos já projetados e implantados no mundo; Poderá se tornar, portanto, uma referência mundial
- Ao longo de quase 30 km (entre Deodoro e Francisco Bicalho, pelo menos) não apresenta nenhum cruzamento em nível;
- É atendido por vários terminais intermediários (Margaridas, Missões e Manguinhos) conectando o sistema a corredores de elevadíssima demanda, possibilitando a criação de diversos tipos de serviços;
- Acesso às estações em grande parte do sistema será em desnível (através de passarelas);

- Diferentemente dos demais BRTs em estudo no Rio, o BRT TransBrasil atinge o centro da cidade, região de maior atração de viagens;

**CARLOS EDUARDO MAIOLINO** disse que hoje, o corredor existente de maior demanda é o Transmilênio, em Bogotá, que carrega quarenta mil pessoas por hora/sentido e o Transbrasil carregará em torno quarenta/sessenta e, portanto será maior até que Transmilênio. São quase trinta quilômetros desse corredor a ser expresso, serão teriam pardais e sinais para redução do tempo de viagem, mas o mais importante, sem conflitar com o tráfego em geral. Considerando todos os atrasos no transporte porque a preferência nesses deslocamentos sem sofrer os congestionamentos usuais que acontecem nesta via. Existem vários terminais intermediários previstos ao longo do corredor para fazer a integração. A Avenida Brasil, por ser uma via expressa, não há sinais nem travessia para pedestre e todo acesso a estação, localizada no centro do corredor, no centro da via, será feito por passarelas. Diferente dos demais BRTs ele chega ao centro do Rio de Janeiro, que é a área que concentra maior demanda de passageiros se dirigindo no pico da manhã. Esse é o mapa (slide 7) como percurso que passa pelo Trevo das Margaridas, Missões, Manguinhos, Fio Cruz, Francisco Bicalho chegando até ao terminal Santos Dumont, nesta primeira versão. São vinte e seis estações e cinco terminais. Esse é um quadro (slide 8) que menciona todas as estações, trecho por trecho do corredor e a distância média entre as estações. Ressaltou que a distância entre as estações é de (?) quilômetros e o quanto mais próximas ao centro da cidade, menor é o espaço entre as estações considerando que poderia haver algum problema na capacidade das estações. O corredor de Deodoro até a Presidente Vargas não tem nenhum problema por onde passaria e o traçado já está definido. A questão é como ele chega à área central da Cidade e quais as alternativas. Uma delas é que o corredor, partindo da Candelária, entraria no mergulhão da Praça XV sairia no Posto de Vistoria do DETRAN. Afloraria do mergulhão na Alfred Agache, General Justos e entraria na Marechal Câmara atravessaria o Aterro do Flamengo até chegar a área próxima ao Terminal do Aeroporto Santos Dumont. Na saída também teria um mergulhão sob o Aterro, esta passagem entre a Praça Santos Dumont e a Marechal Câmara teria que ser através passagem inferior. A alternativa é inconveniente, primeiro porque o BRT por ser um veículo mais longo é necessário um traçado o mais retilíneo possível e este traçado com muitas curvas e parece que esse traçado é de difícil circulação, propõe cruzamentos ruins e não é uma solução boa.

*Na alternativa inicial, o terminal poderá ocupar o estacionamento do Aeroporto Santos Dumont, permitindo a operação do sistema entre aeroportos.*

Se essa área não for possível, serão estudadas as alternativas: o terminal pode ser subterrâneo etc, mas espera-se que os arquitetos e urbanistas determinem como isto é possível.

*A segunda alternativa formulada, após sugestões da SMTR, mantém a mesma configuração operacional, mas o terminal principal passa a ser na Praça XV.*

Ponderou que essa área, do terminal da Misericórdia está em via de extinção. Portanto, tirar um terminal e fazer outro junto ao mar, numa área mais nobre não faz sentido e não é uma opção que agrada urbanisticamente e será descartada. Nessas duas alternativas demonstradas: passam pela Candelária e usam o mergulhão e apresenta um problema de engenharia: o mergulhão não suportaria uma estação de integração das barcas, ou seja, a integração das barcas estaria prejudicada porque ou teria uma estação na Marechal Câmara ou na Avenida Presidente Vargas. Como terceira alternativa que, do ponto de vista do transporte é a que mais resolvida porque ela passa pela região mais central atendendo uma demanda maior de pessoas. O traçado vem pela Presidente Vargas, passa pela Candelária e adentra a Rua Primeiro de Março e a pista central da Avenida Antônio Carlos. Na realidade isso implica na mudança de circulação da área central; a Rua Primeiro de Março. Considerando o terminal naquela área, numa área apontada pelo próprio Prefeito, está sendo consultada a titularidade do terreno junto ao Patrimônio e o licenciamento de edificações. Esse terminal mais uma vez pode ser subterrâneo, pode ser em nível sob as pistas do Aterro, do Parque do Flamengo e vem a pista central da Avenida Antonio Carlos que tem três pistas; a direita ficaria no sentido centro, da esquerda seria mantido o sentido do Aterro e a pista central seria exclusiva para o BRT, teria uma estação na altura da Santa Luzia. Prossegue pela pista central da Antonio Carlos e adentra a Primeiro de Março que seria fechada para o tráfego geral, teria uma estação na altura da Praça XV e São José e outras estações ao longo da Presidente Vargas. Essa será a sessão transversal (slide 16) que se imagina para o BRT para a Primeiro de Março, que tem calçadas pequenas de 1,70 e 2,30 e atualmente são quatro faixas de

tráfego e a proposta é alargamento das calçadas para três metros até seis metros e teria uma via de serviços que poderia servir para entregas e duas faixas para o BRT em mão duplo. Então é uma alternativa para pedestres que trafega naturalmente na Primeiro de Março, que é uma área histórica, prédios importantes e é, portanto uma alternativa interessante. Para que isso ocorra, estamos retirando todos os ônibus da Avenida Rio Branco, que passaria a ser exclusiva para carros, apresentando a circulação alternativa da Primeiro de Março, são três passos positivos para implantação. Continuando, o corredor sai da Rua Primeiro de Março, a proposta que não é ainda é decidir (...) para passar por baixo da Avenida Presidente Vargas, particularmente acha que a passagem de nível com semáforo é razoável. Tem uma estação na altura da Avenida Rio Branco, e estações sustentáveis ao longo da Avenida Presidente Vargas: são estações que estão localizadas em locais de grande procura de passageiros: Cidade Nova, Passarela nova do Metro. Enfim aqui chega um desafio de como passar da Avenida Presidente Vargas para Francisco Bicalho: a ideia é alargar o viaduto dos Pracinhas que faz a ligação da Francisco Bicalho com a Presidente Vargas onde o BRT deveria margear o canal da Avenida Presidente Vargas e novo viaduto paralelo ao existente, complementação onde o BRT ocupa até se encaixar na Francisco Bicalho. Aqui tem uma restrição que é um viaduto férreo da Supervia. Há necessidade de refazer esse viaduto para liberar o espaço para o BRT passar. Aqui uma estação importante, a estação da Leopoldina e vai ao longo da margem do canal ao longo de toda a Francisco Bicalho. A área próxima ao gasômetro, a Rodoviária. Aqui talvez seja o trecho de maior complexidade desse corredor, em termos de engenharia, construção viária que é como se faz para concordar com o tráfego geral. Estão sendo estudadas alternativas, mas uma delas seria fazer um grande viaduto e o corredor passaria pela Avenida Rio de Janeiro no sentido da Avenida Brasil e da Avenida Brasil sentido Centro; essa proposta, considerada ruim, empata a circulação de automóveis entorno dessas e tem um movimento forte de carretas em direção ao Porto, conflitos fortes, além de ser mais um viaduto na região cheia de viadutos. Nessa proposta teria a defasagem das estações que seria diferente da estação de outro sentido. Estamos trabalhando com as estações juntas: as estações de dois sentidos é a mesma estação, mas neste caso, seria diferente. Essa aqui (slide 28) é uma alternativa, mas que ainda não é a melhor, principalmente o pessoal do projeto está se debruçando para decidir a melhor alternativa, ao invés de um viaduto será proposto um mergulhão nessa área mais próxima da Rodoviária. Afloraria perto do INTO, tem uma área do moinho que foi implodido recentemente, então teria uma estação. Teria outro mergulhão para poder fazer o acesso ao INTO e ao movimento de carretas também para depois subir e entrar na Avenida Brasil. Existe, de fato, um problema sério: uma série de viadutos com pilares que vão fundo, o espaço entre os viadutos é muito complicado. Aqui é a entrada na Avenida Brasil, que não apresenta problema, pois é uma transposição em nível, mas tem uma curva a ser detalhada, com soluções geométricas por conta das dimensões do veículo. Outro grande problema, que não tem como fugir, são os conflitos da Ponte, veículos que vêm e vão da Avenida Brasil: como o BRT se encaixa no meio da Avenida Brasil e a Ponte que também se encaixa na Avenida Brasil, portanto, terá que transpor estes fluxos. Então a solução é a construção de dois viadutos para transpor os fluxos. Entrando na Avenida Brasil, tem diversas estações. (slide 42) Este é o trecho dois do corredor do BRT da TransCarioca: a estação da Penha até o aeroporto do Galeão. Uma dúvida que se está adotando é que o BRT não seja uma linha estanque que haja um ônibus junto ao BRT rápido com possibilidade de levar outro BRT. Já que estamos fazendo uma rede de BRTs da cidade, este é o quarto BRT, gostaríamos que uma pessoa pudesse sair de um BRT e entrasse noutro BRT. Citou como exemplo, o BRT que está chegando à Ilha do Governador: seria muito importante que o usuário pudesse vir pelo BRT TransCarioca da Ilha e pudesse entrar na Avenida Brasil, sem fazer transbordo Ou seja saísse do Aeroporto Tom Jobim entrasse pelo eixo na Avenida Brasil e chegasse a Central. Está sendo estudado esse bypass, com a integração viária dos BRTs. Essa alça é maior talvez não aconteça, mas essa ligação da Ilha para a Avenida Brasil é uma alça tem boas chances de ser implantada: o BRT TransCarioca tenha uma alça de descida para a Avenida Brasil. Continuando pela Avenida Brasil, chega a Deodoro, porque é um ponto nodal importante, um lugar mais de Santa Cruz e Japeri que prossegue para a Baixada. Tem uma integração do sistema ferroviário importante na Baixada e terá uma integração bastante afinada com os modos de transporte rodoviário e ferroviário. Outro ponto importante é que o BRT Transolímpico que está sendo licitado em breve ele chega por Magalhães Bastos, entra por Deodoro e vai fazer ponto final, vai ter um terminal multimodal em Deodoro e, portanto a ideia é juntar os dois BRTs TransBrasil e Transolímpica, num mesmo terminal integrados com a Supervia. Nesse sentido tem

mais possibilidade de fazer o TransBrasil chegar a esse terminal. A primeira área é utilizada pela Supervia, como pátio de manutenção, o BRT TransBrasil vem pelo meio, o pessoal da Secretaria de Transportes disse que não haverá problema de fazer esta alça de descida. A integração tem que ser rápida para não obrigar o passageiro, usuário do sistema de transporte público, a fazer grandes caminhadas, fora do abrigo do sol e da chuva, que tenha que esperar grande tempo na plataforma.

*A segunda prevê a implantação do terminal em estrutura a ser construída no nível do viaduto existente, com a duplicação da Estr. do Camboatá e a construção de novo viaduto*

A ideia é fazer uma grande laje sobre os ramais ferroviários de intergração dos dois BRTs. Além de estar colado na Supervia, teria uma integração interessante. Esta proposta foi discutida com o pessoal do Estado e o problema apontado é que neste trecho dos ramais ferroviários não se consegue colocar pilar entre as linhas. Custaria muito fazer tal laje apenas com apoio nas duas pontas e será uma alternativa também descartada.

*A terceira alternativa segue a diretriz da segunda, mas mantém o terminal na área adjacente às linhas da Supervia (alternativa 1)*

A ideia é construir o terminal numa área que hoje que é residencial unifamiliar. A chegada do BRT TransBrasil, segundo a Secretaria de Obras é mais factível se for executada por esse caminho. Portanto esta é a alternativa que está sendo considerada mais viável no momento.

*E a quarta alternativa utiliza área adjacente ao terminal de trens existente para a implantação do novo terminal de BRTs*

Apresentou o esquema operacional (slides 58 e 59)

*Com base nas demandas existentes entre os diversos pares O/D localizados na área de influência do corredor foram propostos 19 serviços objetivando maximizar a capacidade do sistema; e*

*Já considerando os serviços compartilhados com o corredor Transcarioca.*

E uma última questão sobre o VLT do Centro que faria uma linha passando pela Avenida Rio Branco chegando ao Santos Dumont. Portanto, não faz sentido ter um sistema de BRT chegando a todos os pontos, se o VLT do Centro vier a ser implantado, o BRT TransBrasil não vai até o Santos Dumont e não entrará na Primeiro de Março pois não haverá concorrência um paralelo ao outro. Poderá ser feita é esta alternativa: o BRT fará o retorno (em torno da Candelária), não entraria na Rua Primeiro de Março, não chegaria ao aeroporto e quem quisesse chegar às estas áreas, faria o transbordo na última estação e pegar o VLT na Rio Branco em direção à Carioca, Cinelândia. São projetos não excludentes, são complementares. Teria um terminal junto à Central do Brasil. É o projeto do Estado sem fazer a extensão ao Santos Dumont, mas fazer a extensão até Deodoro. **ARMANDO ABREU** (SEAERJ) indagou se o passageiro deverá pagar uma nova passagem para chegar ao centro. **Subsecretário Municipal de Transportes CARLOS EDUARDO MAIOLINO** – Disse que possivelmente não, a Prefeitura está fazendo a integração tarifária, hoje existe o Bilhete Carioca, que permite a integração entre Metrô e ônibus e entre ônibus e trem. É esperado que o Metrô com o aumento da sua capacidade a chegada de novos trens possa fazer isto também, abrangendo a Cidade como um todo e com o BRTs também deve ser a mesma situação, com a rede integrada. **HÉLIO BARROS** (CML) questionou: Com noventa e nove por cento do transporte da zona oeste, Santa Cruz - Centro atendido por via expressa, como ficaria a integração da zona oeste Santa Cruz - Deodoro? O passageiro de Santa Cruz teria que fazer o transbordo em Deodoro? **Subsecretário Municipal de Transportes CARLOS EDUARDO MAIOLINO** – O BRT começa em Deodoro, dentro da área de Deodoro, Santa Cruz, Campo Grande, Bangu e Realengo; o passageiro antes de sair de Deodoro deveria pegar o ônibus até Deodoro, ou o trem e quiser ir para algum lugar atendido pelo BRT ele deverá fazer isto (descer em Deodoro). O BRT vem investindo alto e isto justifica muito a implantação que estão já saturadas ou congestionadas. A Avenida Brasil a partir de Deodoro ela não tem problema de congestionamento **DEBATE**. **Secretário SÉRGIO DIAS** – Agradeceu à exposição do Secretário de Transportes Carlos Eduardo Maiolino, a presença do Carlos Caiado, Vice Prefeito Secretário de Meio Ambiente Carlos Alberto Muniz. Abriu o microfone para as perguntas do plenário. **HÉLIO BARROS** (Conselho de Moradores de Loteamentos) – Indagou: Primeiro, a questão já exposta de Santa Cruz e Deodoro; Segundo, se o custo deste transportes irá onerar na passagem; Terceiro, na questão (das desapropriações) no trecho entre a Leopoldina, Francisco Bicalho e Avenida

Brasil. Como existem poucos prédios no trecho: um posto de gasolina, a Companhia Estadual de Gás, a desapropriação seria mínima, não afetaria muita coisa. De qualquer forma é uma pista secundária no trecho do gasômetro alargando até o Caju onde se pretende construir o viaduto.

**Subsecretário Municipal de Transportes CARLOS EDUARDO MAIOLINO** – Esclareceu que em relação à extensão do BRT até Santa Cruz, nesse momento não está se pensando na extensão até Santa Cruz. Em sua opinião com a integração com o ônibus normal é possível de maneira através da estação senão for justificar a extensão até Santa Cruz nada impede que Santa Cruz tenha dois BRTs: Transoeste pela Estrada de Santa Cruz e o TransBrasil. Em relação a tarifa não está fechado, mas a intenção é que ela tenha acréscimo de tarifa para o BRT e depois o BRT chegando até a Central então o Bilhete Único Carioca cobriria esta tarifa. Quanto a Francisco Bicalho: os terrenos citados são terrenos que serão ocupados, já foi feito concurso público, para ocupação daqueles terrenos com a construção da Vila de Mídia e de equipamentos destinados às Olimpíadas de 2016 aqui no Rio.

**RICARDO LAFAYETTE** (CMRJ - assessor do Vereador Carlo Caiado) – Acha que o corredor TransBrasil tem um grande objetivo que é pegar os carregamentos que vêm do eixo da Dutra e do eixo da Washington Luis. Porque quem vem de Deodoro para o centro da Cidade tem a opção do trem, inclusive o Estado está assinando a compra de novos trens e quem vem de Deodoro para a Central do Brasil não precisa pegar o BRT TransBrasil, tem outros objetivos ao longo do eixo da Avenida Brasil: diminuir a entrada de ônibus na Avenida Brasil, se vê todos os dias pela manhã a fila de ônibus e disciplinar segregando o tráfego. A pergunta é: a primeira é o cruzamento com a linha dois do Metro a estação de Coelho Neto, se haverá a estação de integração com a linha dois, e segundo é como é que a TransBrasil está incorporando outros projetos que existem na cidade como, por exemplo, a mudança da Rodoviária que está junto com as novas regras de ocupação da área do Porto naturalmente expulsar a Rodoviária para ou Trevo das Missões ou o Trevo das Margaridas e como é que vai ser feita esta integração com a quantidade de ônibus que vem destes dois eixos Dutra e Washington Luis é muito grande. Como é que serão incorporados estes novos projetos.

**CARLOS EDUARDO MAIOLINO** – Em relação ao BRT esclareceu o porquê da escolha da estação de Deodoro informando que, em relação à população atendida, o traçado da Avenida Brasil não é concorrente com a linha férrea, pois se em algumas áreas está próximo, em outras, como Olaria, está distante. Se uma população rumo a Avenida Brasil será atendida pelo BRT, diversas comunidades também serão não será só para a Baixada. Quanto a integração do Metrô, informou que não será muito próximo e se fará através de uma passarela com certa distância de caminhada e, portanto, está sendo avaliado a implantação dessa integração (BRT- Linha dois do metro). Sobre a Rodoviária, manifestou o desejo para que a transferência aconteça, mas não cabe a Prefeitura decidir a concessão.

– **RICARDO LAFAYETTE** – Indagou se os ônibus interestaduais e intermunicipais que vão para a Rodoviária, por exemplo, Caxias-Central.

**CARLOS EDUARDO MAIOLINO** afirmou que serão dois terminais para atender a esta demanda: Trevo das Margaridas e Trevo das Missões e que pensam também nos caminhões e carretas que chegam até a Central, mas que a concessão não depende da Prefeitura.

**ARMANDO ABREU** – (SEAERJ) parabenizou a apresentação do projeto e suas várias versões e alternativas. Afirmo que o desejo desse corredor TransBrasil chegar ao Centro é meritório e considera importante a integração com as barcas, mas acha que o projeto de fazer chegar ao centro implica num estudo de um plano de circulação no Centro da cidade. Sugeriu um transporte através de ônibus circulares – **JAYME PAULINO DE SOUZA NETO** (SMAS)– Indagou, em relação à questão dos terminais, principalmente o proposto no Aeroporto Santos Dumont. Disse que terminais têm atraído uma população em situação de rua muito grande, e que desde 2003, quando foi assinado pelo Prefeito Eduardo Paes um novo termo de cooperação urbana com a INFRAERO para desenvolver um trabalho junto à população em situação de rua que circula pela área da MAM e da Praça XV. Destacou o aporte financeiro da INFRAERO para esse projeto. Indagou sobre o que pode ser pensado, até para aliviar algum tipo de ação, em função da atração que, infelizmente acontece de um grande fluxo de pessoas que buscam recursos através de pedidos de esmolas. Indagou também sobre projetos sociais que podem ser associados ao projeto urbanístico.

**CARLOS EDUARDO MAIOLINO** disse que em relação à INFRAERO, a questão é vista com ótimos olhos a posição do terminal junto ao aeroporto. Informou que o terminal Santos Dumont está no limite da capacidade em termos de tráfego aéreo e a ligação com o Galeão é estratégica, será feita sem parada intermediária. Em relação à ocupação pela população de rua no entorno, disse que tudo depende do projeto do terminal - a parte da arquitetura, do partido urbanístico e da concepção do

entorno para que estas questões sejam minimizadas. Complementou informando que ainda não está definido se o terminal será em nível ou subterrânea, se haverá alguma instalação comercial ou social. O Subsecretário respondeu à questão anterior do Armando Abreu sobre os ônibus circulares informando que o BRT no Centro é uma oportunidade para racionalizar a confusão entre as linhas de ônibus que chegam ao Centro da cidade, terá um eixo que será racionalizado com o BRT e faltaria o eixo que vem da Radial Oeste. A ideia é também identificar estas linhas e implantar integração. – **MARCO ANTÔNIO BARBOSA** (SENGE) – Questionou sobre a necessidade do BRT de chegar ao Centro da cidade, afirmando ser desnecessário. Indagou também sobre a avenida Brasil que precisa de obras complementares: a largura das pistas é desigual. Em Fazenda Botafogo, por exemplo, não passa se não forem feitas obras complementares; se não fizer o arco rodoviário. Em relação ao trecho de Deodoro Santa Cruz, disse que, consertando o gargalo em Fazenda Botafogo, acredita que a Avenida Brasil resolve. Questionou se a tarifa será efetivamente barata sugerindo continuidade nas discussões. Em relação à implantação do terminal em Deodoro, questionou se haverá área suficiente para circular tanto ônibus quanto gente, vinda da Baixada, de Caxias, da Ilha do Governador. Acha que a princípio será preciso uma empresa pública para gerenciar esse trajeto, afirmando que uma empresa privada administrando um sistema complexo poderá não contemplar uma série de coisas tanto na área de transporte rodoviário como na área de transporte ferroviário. – **AÍDA BILLWILER** (SMU) – Indagou sobre o custo de todas estas intervenções na cidade. **HELIO BARROS** indagou sobre a questão do estrangulamento no trecho entre Fazenda Botafogo e Deodoro, afirmando que acontece durante o dia inteiro. Sobre a questão do BRT até Santa Cruz afirmou que noventa e nove por cento da população que trabalha no Centro ou na Zona Sul e mora no eixo da Avenida Brasil já vem com uma deficiência de transporte e de valor com a tarifa de R\$8,50 pois não há mais ônibus de R\$2,50 na Avenida Brasil: ou é R\$4,90 ou R\$8,00 e sem conforto. Questionou qual será a solução. **CARLOS EDUARDO MAIOLINO** respondeu que, em relação ao Centro, não faz sentido o BRT e o VLT juntos, deverá se fazer uma opção. Sobre o custo (comparando a outros modais) afirmou que não tem um programa fechado, pois são muitas obras de artes, leilões e detalhes e, portanto, este custo ainda não está fechado. Informou que o traçado inicial entre o Trevo das Margaridas e Américo Fontineli, atrás da Central do Brasil é em torno de um milhão de reais. Afirmou que, comparando ao custo de outros modais, a fórmula usada é para cada quilometro de transporte é gasto uma unidade do BRT, três unidades para o VLT e dez unidades por Metrô, ou seja, o custo de implantação por BRT é três vezes menor que o VLT e o custo de implantação do VLT e Metrô é três vezes menor. **AIDA BILLWILER** – pediu a confirmação desta a relação de custo mesmo com todas estas interferências, por exemplo, com a construção de viadutos. **CARLOS EDUARDO MAIOLINO** respondeu que sim, sugerindo imaginar os trinta e cinco quilômetros do BRT construídos subterraneamente. – **CRISTINA BARRETO** (SMH) Comentando sobre o mérito deste projeto e de outros que já foram apresentados, indagando sobre a falta durante as discussões é sobre a questão da distribuição logística no Rio de Janeiro. Questionou a preocupação com o passageiro como se fosse ele o responsável pelo inchamento das nossas vias. Citou as jamantas e toda a sorte de caminhões, os diversos tipos de carga e descarga, os transbordos de carga em vários pontos no Rio de Janeiro, sem controle algum e que envolve também questões de segurança. Sugere a implantação de terminais que absorvam as cargas que serão distribuídas de uma maneira a ser estudada e discutida. Indagou onde estão localizados os pavilhões de Ponto Frio, Lojas Americanas, Casas Bahia que depois vão distribuir as cargas em lojas que estão a cada esquina. Considerou como uma questão que compromete o funcionamento do sistema, a falta de um pensamento logístico para a entrada de carga e descarga na cidade do Rio de Janeiro. – **CARLOS EDUARDO MAIOLINO** – Disse que a preocupação maior no momento é a questão da migração, especialmente, entre os passageiros atuais do transporte público, mas a preocupação maior é a quantidade enorme de carros particulares que a cada dia vêm para o Centro da cidade prejudicando não só os carros particulares como o transporte público que está compartilhando o congestionamento nestes ramais. A questão está sendo estudada, que é uma opção à essa crescente taxa de mobilização que não tem fim. Na área central devido as áreas são usadas por transposição de cargas, perto da Rodoviária, mas na realidade o grande causador de cargas iniciais é o carro, noventa e cinco por cento nos congestionamentos são carros particulares. – **FLÁVIO FERREIRA** (IAB) – Disse que compartilha com algumas das opiniões e, em relação à criatividade para se chegar com o BRT ao terminal Santos Dumont, disse que lhe parece que o custo de evitar é duvidoso: fazer um

mergulhão pelo Aterro, ira na Primeiro de Março, saindo do terminal para a Avenida Brasil, o que se perde com isso é muito pouco. Afirmou que o número de passageiro usuário de uma ligação direta entre o Galeão e o Santos Dumont, é mínimo em relação a este volume e que já existe um sistema especial que funciona muito bem. Sugeriu que esse sistema existente poderia entrar no BRT. Disse que se for avaliar essa obra, é claro que o custo do Metro é maior. Acha que as soluções para o Centro da Cidade, como a Avenida Rio Branco, é necessário reorganizar, mas em sua opinião o BRT é um modelo exagerado para se resolver o problema. Fez outra observação em relação a criação de um terminal rodoviário no Trevo das Margaridas, afirmando que lhe parece mal localizada porque estará fora e deveria, ao contrário, ser mais central. Mesmo com o argumento de se evitar a entrada de ônibus interurbanos no Centro da cidade, afirmou que, na realidade, os ônibus interurbanos contam pouco e colocar a rodoviária longe irá gerar um tráfego para levar as pessoas até este local. Relatou que existe um terreno em frente ao Centro Administrativo São Sebastião, da Prefeitura de quatrocentos metros, ao lado do Metro, com fachada para a Presidente Vargas e sugeriu que se poderia ter uma rodoviária ao nível do chão, com possibilidade de construir sobre a estrutura. – **CARLOS EDUARDO MAIOLINO** – Em relação à entrada da Central acha que é uma diferença muito para o passageiro usuário do transporte público que está chegando ao seu destino, mas ele não pode chegar ao seu destino no meio em que ele estava: ele é obrigado a saltar, pegar outro veículo para fazer o transbordo para chegar ao seu destino, por causa de três quilômetros ele tem um ônibus para chegar ao destino. DEBATE. **CARLOS EDUARDO MAIOLINO** afirmou que deverá ser oferecidas alternativas de transporte. DEBATE. Foi questionado em relação à Marquês de Sapucaí que fecha durante quatro dias. Em relação à estação Rodoviária acha que ela passa por dois aspectos: um em relação ao transporte de alta capacidade; se for removê-la dali ela deverá estar integrada com o Metrô, com trem ou com uma rede BRT da cidade. Sobre o melhor local para isto, acredita que a análise de origem destino deverá ser feita: se ele se destina à Zona Norte ou à Zona Oeste da cidade, sugeriu que o melhor local será o Saara, se ele se destina prioritariamente à Zona Sul ou Centro é melhor, outra posição. DEBATE **HELIO BARROS** indagou sobre a adoção do terminal rodoviário no Trevo e a diferente opinião entre o Governo e a Prefeitura. **CARLOS EDUARDO MAIOLINO** esclareceu que a Rodoviária é uma concessão estadual onde a Prefeitura não tem poder para decidir. DEBATE Informou que no ano passado teve uma licitação da Prefeitura para concessão do transporte público, a cidade foi dividida em quatro áreas e cada consórcio pegou uma área. Afirmou que nesse contrato, está escrito que na implantação de BRTs, o consórcio que opera a área ele também será responsável pela operação dos veículos e também pela operação e concessão das estações. O BRT funciona com o pagamento antecipado na entrada das estações – os veículos não têm trocador. A TransBrasil esta passando por diversos operadores, áreas operadas por consórcios diferentes: ele pega o consorcio Santa Cruz que opera a zona oeste, consorcio norte, que opera na zona norte, consórcio sul que opera a zona sul e centro da Cidade, são seis consórcios. Informou que o investimento em infraestrutura viária é pública e o investimento em frota e sistemas é dos operadores de transporte. DEBATE - **CARLO CAIADO** (vereador CMRJ) - Disse que a questão da circulação envolve diversas regras não só o transporte. Sugeriu a criação de um Grupo de Trabalho com todas as Secretarias que pudessem desenvolver um trabalho para que possam acompanhar (o desenvolvimento) das Trans. Citou, por exemplo, a linha da Grota Funda que vai da zona oeste por Barra de Guaratiba, onde será necessário um PEU pois haverá um motor de desenvolvimento; as transversais que vão alimentar estas estações, é uma preocupação muito grande com todos os bairro por onde vão passar estar trans deve-se levar em consideração, pois são vias expressas; Indagou como será feita a chegada até as estações: a confluência com coletivos vários deverá ser estudada não só pela Secretaria de Transportes. A Transcarioca não terá ciclovia como serão feitas as transversais para chegar às estações. Disse que foi discutido na Alerj a questão da população cidade de Deus que, para pegar a Airton Senna será sem a ciclovia. Questionou a necessidade dos PEUs, os impactos e as diversas desapropriações e registrou também sua sugestão em relação a quanto menos viaduto melhor e melhor ainda se fosse mergulhão. Relatou o problema da TransCarioca na estrada Engenheiro da Pedra, em Olaria onde haverá um viaduto enorme e serão desapropriadas quatrocentas moradias onde poderia ser feito um mergulhão. Em relação a esse Grupo de Trabalho, é muito importante quando tinha o Transcarioca, agora essa integração do Galeão pela TransBrasil seja feito um estudo que tenha a partir do Galeão, um BRT especial para atender o turista que terá um conflito com o usuário do dia-a-dia: são usuários que carregam malas e questões de segurança sugeriu



um BRT especial. DEBATE. (?) **REGINA CHIARADIA** – Disse que é necessário ver a questão internacional que ocorre de outra forma, não especial. **CARLOS EDUARDO MAIOLINO** comentou que já existe na Transcarioca um grupo de trabalho, informando que várias sugestões da Secretaria de Urbanismo foram incorporadas ao projeto, por exemplo, para a região de Madureira, Edgar Romero, que foram incluídas no Projeto. Também em relação ao uso para os lotes remanescentes das desapropriações, foi estudado conjuntamente com a SMU. (?) **MARIA LUIZA KORENCHENDLER** (SMU) – Citou a Área de Especial Interesse Urbanístico da Avenida Brasil. Disse que, em relação ao serviço do aeroporto está sendo pensado só nos passageiros que chegam ao Galeão, mas tem uma massa trabalhadora que trabalha no aeroporto que é maior que o número de passageiros e que serão também beneficiados pelo BRT. – **Arquiteto DAVI CARDEMAN** (ADEMI) – Concordou com a exposição apresentada. Chegou à conclusão que deveria ser feito inicialmente em função de todas as propostas: de VLT, de mudança de rodoviária, deveria ser elaborado inicialmente um plano diretor de transportes do Rio de Janeiro – **CARLOS EDUARDO MAIOLINO** – Disse que o Plano Diretor de transportes está em revisão, pois já tem mais de dez anos que foi feito, está sendo revisto agora e a incorporação das TRANS neste Plano Diretor é fundamental. – **HELIO BARROS** – Disse que sobre o Plano Diretor em sua opinião precisa ser rediscutida a questão do sistema viário. **Secretário SÉRGIO DIAS** – Informou que o Plano Diretor mencionado está sendo melhorado pela Secretaria de Transporte e será uma sugestão que quando estiver concluído será apresentado no COMPUR. Justificou o convite à Secretaria de Transporte para fazer apresentação do BRT TransBrasil mesmo sabendo que está em processo de elaboração, não está concluído, mas afirmou que esta é a intenção (do COMPUR) de trazer ao plenário as propostas para conhecimento de todos, inclusive das alternativas, os problemas e opções de forma transparente e democrática. Afirmou que deseja trazer sempre temas importantes de discussão da cidade, citando as várias TRANS em construção na cidade. Acrescentou que as observações ficam registradas pois são percebidas e manifestadas por representantes da nossa sociedade. Agradeceu a presença de todos, encerrou a sessão. Rio de Janeiro, 25 de agosto de 2011.