

Reunião do Conselho Municipal de Política Urbana – COMPUR

Local: CENTRO DE ARQUITETURA E URBANISMO - CAU

Data: 27 de outubro de 2011

Horário: 10:00 hs às 13:00 hs

Aos vinte e sete dias do mês de outubro de 2011, realizou-se a Reunião Ordinária do Conselho Municipal de Política Urbana – COMPUR no Centro de Arquitetura e Urbanismo do Rio de Janeiro com as seguintes presenças:

Conselheiros Titulares e Suplentes: Marco Antônio Barbosa (SENGE); Carlos Eduardo Feferman (IAB-RJ); Armando Ivo de Carvalho Abreu e Ângela Botelho (SEAERJ); José Conde Caldas, João Paulo Rio Tinto de Matos e David Caderman (ADEMI); Sérgio de Gouvea Conde Caldas (ACRJ); Magno Nunes da Silva (CML); Regina Lúcia F. De Abreu Chiaradia (FAM-RIO), João Carlos Barbosa Brasil (FAFERJ); José Ruy da Silva Lemos (SMO); Washington Menezes Fajardo (Sub-PC); Cristina Barreto da Silva e Sílvia Carvalho Barboza (SMH); Simone Thury M.R. Lopes (CVL); Altamirando Fernandes Moraes (SMAC); Jaime Paulino de Souza Neto (SMAS); Sérgio Moreira Dias, Maria Helena Röhe Salomon e Aida Billwiller (SMU).

Participantes: Viviane Arantes Fernandes; Chistine Fontenele Eksterman (CMRJ – vereadora Sonia Rabello); Ricardo Ferraz, Jean Pierre Janot, Marcos A. W. A. Santos, Tomaz Ribeiro e Benar de Barros Correia Filho (U/CAU/GPE); Ricardo Lafayette (CMRJ – Assessor Vereador Carlo Caiado); Mariana Barroso (SMU) e Maria da Luz Barbosa (SMU-CGPU).

O Secretário de Urbanismo e Presidente do COMPUR **Sergio Dias** abriu a reunião e informou o tema da primeira apresentação do dia: o projeto do Parque Olímpico, que foi objeto de concurso público internacional organizado pela Prefeitura do Rio de Janeiro e realizado pelo IAB, afirmando que este será o coração dos jogos olímpicos. Disse que o edital previu dois momentos no seu desenvolvimento: o primeiro, durante os eventos, e o momento legado pós olímpico quando a área se transforma em parte da cidade. Citou como exemplo, os jogos de Londres que fez uma grande desapropriação e o poder público investiu bilhões de libras para desapropriar a área e ali implantar os equipamentos para fazer os jogos em áreas públicas e que, além disto, terá a venda das áreas para trocar por investimentos na cidade, considerada esta, a grande diferença de propostas. Disse que, no concurso, foram apresentados quase sessenta projetos de diversos países. Sergio Dias anunciou a apresentação dos vídeos dos três projetos vencedores de menção honrosa e dos projetos que tiveram a terceira e a segunda colocação, antecipando a apresentação do projeto vencedor. Informou os nomes dos arquitetos responsáveis pelas menções honrosas: projeto 126: Camilo Cortesão dos Santos Pinto (Portugal); projeto 102: arquiteto James Grose – BVN Architecture PL and Consultants (Austrália) e projeto 134: arquiteto responsável Jorge Gerônimo del Castilho de Stéfani – Alphaville Urbanismo (Brasil). Informou também os nomes da equipe vencedora com o primeiro prêmio: William (Bill) Hanway – AECOM do Brasil (Brasil / Inglaterra) cujo projeto será apresentado pelo arquiteto Daniel Gusmão, membro da equipe brasileira com Joaquim Pujol, Sam Wright, Jonathan Rose [apresentação dos vídeos]. **Daniel Gusmão** iniciou a apresentação agradecendo por trazer a público o trabalho do concurso, mostrar o que foi feito durante os dois meses de trabalho e anunciou a presença da representante da AECOM, Ana

Baumotte, informando que o arquiteto chefe da equipe estará no Brasil nas próximas semanas. Disse que, para esta apresentação, optou por contar o início do processo através de um vídeo, feito em tempo real, por uma das participantes da equipe, durante o período de trabalho no Rio de Janeiro com o grupo de Londres. Disse que, após esta introdução, irá mostrar um pouco do livro de quase cento e quarenta páginas com as pranchas e desenhos que foram produzidos. [exibição do vídeo] Durante a apresentação, Daniel comentou as imagens dos *workshops* e palestras internas realizados, as visitas ao terreno, os levantamentos da flora, elaboração de maquetes e dos vários desenhos. Disse que, falar deste processo, é mostrar o entrosamento do grupo e que as quatro pranchas finais do concurso estão disponíveis para consulta no site do IAB e, para demonstrar a quantidade de trabalho desenvolvido para se chegar às pranchas finais, apresentou algumas delas. Disse que, trabalharam inspirados no projeto de Londres, que tem duas vezes o tamanho da área do Parque Olímpico e é uma área degradada, fato que exigiu a recuperação, e é diferente da área do concurso que é uma área de expansão natural da cidade. Uma das diferenças apontadas é que, na área, tem um rio passando pelo meio e uma topografia com subidas, descidas e surpresas no caminho. Disse que o terreno, apesar de ser plano, está localizado numa área interessante [inaudível]: a ideia principal foi a definição de um eixo que passa pelo centro da região de lagoas e de montanhas [da Barra] e ao longo do qual serão desenvolvidas as arenas esportivas, afastadas suficientemente para criar opções de atividades ao longo, promover um ambiente agradável e um ponto final [do percurso] junto à Lagoa, perto da vegetação existente [manguezal]. Mostrou as áreas de serviço e de público e além do caminho central com os bolsões, de forma sinuosa que remete ao desenho do calçadão de Copacabana. Comentou sobre as dezenas de croquis que foram feitos e também sobre a equipe multidisciplinar da Aecom – área de transportes – que contribuiu na definição dos acessos e circulação de veículos dentro da área do projeto: acessos dos atletas, veículos oficiais e o público com uma estação de VLT. Informou que foram separadas as atividades de esporte das áreas de permanência. Disse que um dos maiores problemas que consideraram na área de esportes não é a chegada, mas a saída do público após cada evento que deve ser controlada em função da capacidade dos ônibus e, para resolver, criaram atividades interessantes no terreno para que a saída se dê por partes. Disse que os bolsões ajudam na saída dos jogos e que o próprio jardim será uma válvula de escape criando interesses para as pessoas, evitando a saída direta. Cada bolsão, inspirado em algum elemento da flora brasileira, teve seu desenho elaborado a partir de fotografias e dos croquis, resultando em áreas para café, descanso etc. Sobre as áreas de manguezais, que serão áreas protegidas, disse que, com o tempo – dez, quinze anos – haverá um pedaço de floresta desenvolvida e terá um caráter didático. Mostrou o desenho da praça de entrada que terá um tratamento especial e relatou uma preocupação do projeto com o reaproveitamento das águas pluviais e o tratamento, por filtragem, antes do despejo na lagoa; a drenagem do terreno; elementos do paisagismo. Mostrou a planta de transição (exigida no concurso) de 10 anos que prevê a retirada das estruturas temporárias, dando lugar para a cidade: boa parte do estacionamento será eliminada para o desenvolvimento imobiliário. Disse que alguns bolsões, ao longo da via principal, serão mantidos, mas as atividades serão modificadas para área de lazer ativo até a chegada da cidade: circo, cinema, dança, festivais, várias atividades sugeridas. Disse que a taxa de reestruturação de cinquenta / sessenta por cento do total da área pós-jogos foi estabelecida, sem entrar na parte financeira da operação, mas o interesse era como tornar eficiente a região dos jogos e a solução foi fazer mais compacto para facilitar o controle, o acesso, a distribuição e a segurança. Mostrou as demais partes componentes do projeto: escritório, comércio, residencial; comentou sobre o escalonamento nas alturas dos edifícios e a preocupação com a criação de terraços jardim, o Parque Aquático que dará lugar a uma praça com a cidade que se desenvolve em torno; jardins internos; o

parque aquático, o hotel, o local da mídia etc. Disse que a equipe de Londres avaliou as estruturas existentes, mas que qualquer alteração compete ao Comitê Internacional. Comentou que as arenas esportivas não fizeram parte do projeto, mas remetem ao nível de detalhamento a que chegaram, mostrou alguns destes projetos, que tiveram, inclusive a consultoria conceitual do escritório de engenharia que trabalhou no projeto de Londres.

Conde Caldas (ADEMI) perguntou sobre os desenhos do estádio de tênis que foram apresentados para o concurso e **Daniel Gusmão** respondeu que apenas fizeram parte do processo de elaboração do projeto urbanístico. **Conde Caldas** comentou também sobre o apreço do Governador Sergio Cabral de fazer a Arena de Tênis numa primeira fase e perguntou por onde se daria o acesso. **Daniel** respondeu que os desenhos que estavam sendo apresentados poderão sofrer ajustes ao longo do processo. **Sergio Dias** respondeu também que o projeto é exclusivo para os Jogos Olímpicos e que não está prevista nenhuma antecipação por conta do compromisso internacional de 2016. **Conde Caldas** continuou com alguns questionamentos relativos às mudanças que já foram anunciadas como a Vila de Imprensa que mudou para o Centro. Foi solicitado o prosseguimento da apresentação que mostrou os materiais sugeridos e passou para a exibição do filme e das pranchas finais do concurso. Daniel disse que o conteúdo das pranchas é simples, contém uma perspectiva e uma prancha com a parte conceitual, bem sucinta. [exibição do vídeo do concurso. - disponível em: www.concursoparqueolimpicorio2016.iabRJ.org.br/Resultado]. A apresentação foi encerrada e a palavra passada aos presentes. (?) **Marco Antônio** (SENGE) perguntou quantos são os equipamentos definitivos e quantos serão desmontados. **Daniel** informou que são onze modalidades e que deverão permanecer: o Velódromo, o Parque Aquático Maria Lenk, a Arena Multiuso e o Centro de Tênis, dez equipamentos definitivos. Os equipamentos temporários são: hóquei e o Estádio Olímpico de Natação. **Sergio Dias** informou que o Centro Olímpico de Treinamento deverá permanecer para a cidade.

Conde Caldas perguntou qual será o IAA [índice de aproveitamento de área] proposto. **Sergio Dias** respondeu que será o mesmo da ocupação anterior e o gabarito será, em média, de seis pavimentos [inaudível]. DEBATE. **Washington Fajardo** indagou se alguns dos equipamentos vão poder ser aproveitados de Londres, pois alguns são bem parecidos. **Daniel Gusmão** respondeu que é uma discussão que envolve custos. **Conde Caldas** indagou sobre os prazos. **Sergio Dias** respondeu que o concurso foi para elaboração de um *master plan* e que os o projetos dos equipamentos não faziam parte da análise, mas a Prefeitura vai contratar aos poucos os projetos. [As etapas previstas são de revisão do estudo preliminar apresentado no concurso, anteprojeto, projeto básico, projeto legal e projeto executivo e detalhamento.] **Carlos Feferman** (IAB-RJ) parabenizou pelo projeto comentando que a apresentação confirmou a complexidade e a grandeza da proposta; indagou sobre a mudança do padrão da Barra e sobre o tratamento do esgoto que será lançado na lagoa que poderão se tornar um modelo. Que a proposta se contrapõe ao projeto de condomínio fechado e que, de fato, será uma cidade e destacou a importância disso que o estado possa estabelecer este padrão para que a Barra possa se desenvolver de uma forma mais aberta. **Daniel Gusmão** confirmou a importância pois será exemplo para o mundo inteiro também em relação ao tratamento da orla, o mangue poderá ser preservado em alguns trechos. DEBATE **Conde Caldas** disse que o calado da lagoa é de três metros. Foi perguntado sobre a área militar (aeronáutica): se o projeto não sugeriu nenhuma intervenção e **Sergio Dias** informou que será negociado com a Prefeitura; que existe um compromisso de legado que é a recuperação das lagoas da Barra da Tijuca junto com o governo do Estado – um contrato de quatrocentos milhões de reais – que vai permitir um aproveitamento para o transporte aquático. Disse que a área da Barra da Tijuca tem o maior percentual de área com lagoas e não é reconhecida como tal, já que, na percepção geral, as lagoas são fechadas e que este plano já permite uma visibilidade: a geografia do terreno é especial. Informou que estão aproveitando este

percentual construtivo e produzir todos estes equipamentos sem recursos próprios. **Daniel Gusmão** encerrou a apresentação, agradecendo a presença e as contribuições.

Sergio Dias também agradeceu a apresentação do Plano do Parque Olímpico convocando **Luiz Carlos Souza Lobo**, responsável técnico da CEDURP (Companhia de Desenvolvimento Urbano da Região do Porto do Rio de Janeiro) para a apresentação do projeto do VLT – Veículo Leve sobre Trilhos – para a região da região do Porto que estenderá seus benefícios para o Centro da Cidade. **Luiz Lobo**, agradeceu a oportunidade informando que este projeto, apesar de ter a coordenadoria técnica da CEDURP, é um projeto da cidade na medida em que vão se modificando os cenários tanto do ponto de vista do planejamento como do ponto de vista da realidade financeira. Disse que este projeto está dentro de uma ideia que vem de longa data, assim como o projeto do Porto Maravilha e que mostra o envolvimento no trabalho de pessoas há mais de trinta anos. Disse que o projeto do transporte sobre trilhos existe desde que o bonde acabou e o carioca sempre teve o sonho de recolocar o bonde dentro da cidade. Afirmou que quem teve a oportunidade de usar o bonde, hoje tem este desejo. Relatou que este trabalho teve início em novembro de 2010 com uma ideia concebida pelo IPP e que ele começou a se materializar através da manifestação de interesse de alguma empresa que se dispusesse a investir no desenvolvimento do projeto, mas não só ao que seria o traçado e a concepção técnica dele, mas principalmente em relação ao estudo de demanda, projeto funcional e modelagem econômica-financeira. Informou que este chamamento foi feito em novembro e a empresa CCR venceu esta (quase) licitação com a proposta considerada mais interessante. A CCR competiu com outro consórcio formado pela OAS – Carioca e Odebretch e foi indicada para realizar este trabalho que está sendo terminado agora; já foram entregues os relatórios de estudo de demanda; o projeto funcional e o projeto básico foram entregues na data limite de vinte e sete de julho; a modelagem econômica financeira e modelagem jurídico-funcional foram entregues em outubro e continua em discussão, pela Prefeitura, sobre a adoção destes modelos apresentados. Luiz Lobo afirmou que o propósito do VLT é, sem dúvida nenhuma, revitalizar o espaço urbano fazendo a organização do transporte público, aumentando a mobilidade urbana, reduzindo o número de veículos no Centro, não só os veículos individuais, mas também, o transporte coletivo atual, feito por ônibus; e fazer a integração de todos os modais de transportes. Comentou que estes modais são concorrentes e funcionam não dependentes um dos outros: o ônibus, metrô e trem funcionam paralelamente, não integrados. Luiz Lobo mostrou a área de estudo [à esquerda da Avenida Francisco Bicalho até o aeroporto Santos Dumont] informando que o propósito surgiu e intensificou com o Projeto Porto Maravilha que previa uma linha de VLT dentro dele para permitir a permeabilidade da área. Disse que a abrangência do projeto do Porto Maravilha passa pela Presidente Vargas, Rio Branco e a Francisco Bicalho e a concepção do projeto estava inserida nesta área e não tinha conexões mais importantes a não ser aquelas para a distribuição interna do Porto Maravilha; que quando estes estudos foram iniciados, viu-se que era necessário, apesar de não estar previsto na área de interesse do Porto que é limitada pela Lei n 101 [Lei Complementar 101/2011] que era fundamental que fosse feita esta articulação com o restante da cidade. Mostrou um gráfico com as contribuições que indicam a demanda de coletivos que chegam na área central: Niterói, São Gonçalo etc, 41.000; Zona Sula e Tijuca, 88.000; Barra, Recreio e Jacarepaguá, 23.000; Zona Oeste, 33.000; Zona Norte, 88.000; Baixada Fluminense, 61.000. Disse que a população chega aos mais diversos modais que não se integram; a tendência é que cada um dos modais ofereça condição de transporte até o destino final. Luiz Lobo comentou o mapa de circulação na área com as linhas intermunicipais e municipais e chamou a atenção para a sobreposição de linhas que passam pelo mesmo lugar, em todas as ruas e os destinos iniciais e até destino final numa sequência de linhas que se sobrepõe e que competem umas com as outras. Num

outro mapa, mostrou o quantitativo municipal, intermunicipal e fretamento; esclareceu que o fretamento tornou-se importante desde o advento da Barra: todos os condomínios têm os seus ônibus, oferecem deslocamento até o Centro da cidade, que circulam em quase todas as ruas e estacionam no Centro e, portanto, é mais um problema acomodar estes ônibus que, até recentemente, ficavam no Pier Mauá e agora que a área volta a ser usada, estes ônibus vão sobrar nesta nova ordenação. Mostrou algumas imagens de simulação do sistema VLT e também a imagem relativa ao estudo do novo uso do solo da região considerando, principalmente, a ocupação proposta pelo Porto Maravilha: são 500ha de área de centro da cidade que vão ser colocados novos no mercado. Disse que na concepção original, cinquenta e três por cento desta área vão ser ocupadas por uso comercial e quarenta e sete em residencial e que isto irá gerar, na projeção de emprego na área de estudo, um aumento na ordem de um milhão e cem para um milhão e oitocentos, portanto um acréscimo de setecentos /novecentos mil postos de trabalho novos na área central. Comentou que a demanda de transporte é uma demanda para 2016 e que este projeto está previsto para começar com uma linha inicial em 2014 até chegar ao projeto completo em 2016. Mostrou o desenho do traçado básico da rede do VLT do Rio, comentando que existem poucas alternativas que tratam, por exemplo, da extensão pela área da Mem de Sá, até São Cristovão que foi descartada, não por questão conceitual, mas foi retirado do projeto porque sairia muito da área do projeto, pela dificuldade de alcançar o equilíbrio econômico financeiro e em relação às demandas e prazos para implantar esta extensão. Resumiu que foi estabelecida a alteração básica a ligação com o Santos Dumont que entrou em discussão principalmente em função da questão técnica para alcançar o aeroporto, conforme previsto inicialmente através de um mergulhão atravessando o Aterro do Flamengo que despertou discussões em termos de Patrimônio, por ser bem tombado, e a proposta foi retirada. Disse que a solução para resolver a chegada ao Santos Dumont seria passar uma linha de superfície a partir das barcas e que integração com as barcas se demonstra, do ponto de vista de demanda, mais interessante do que pelo eixo da Antônio Carlos. Informou que são vinte e oito quilômetros de linha singela; quarenta e duas paradas e estações e que a distância entre as estações é de quatrocentos metros. Disse que a integração de modais proposta começa **i)** na Rodoviária pelo BRT da Avenida Brasil, a Leopoldina (Barão de Mauá) onde será feita a integração com o trem de alta velocidade; **ii)** a cidade do Samba que é a integração como teleférico do Morro da Providência; **iii)** na estação da Central com a integração com o teleférico, com ônibus e metro e trem; **iv)** na Carioca e Cinelândia, com o metrô; **v)** a área do mergulhão, próximo ao MAM com a integração com o aeroporto. Luiz Lobo informou que, em relação às etapas, haveria uma primeira etapa única com a construção de um Centro Operacional próximo à Avenida Brasil para fazer a recepção dos veículos, vistoria, treinamento, mas que isto passou para a segunda etapa. Disse, portanto que a linha inicial atenderá ao Porto Olímpico e a estação será na Vila de Mídia até a Cidade do Samba passando pela Rodoviária e será a primeira a entrar em funcionamento até 2014; a etapa dois, que inclui o Centro Operacional e toda a integração da linha que vai do Santo Cristo, Praça Mauá, passando pela Antônio Carlos pela Avenida Beira Mar, para março de 2015; a etapa três – janeiro de 2016 – será a que liga a Vila de Mídia, passa atrás da Central e entra na Marechal Deodoro para encontrar, na Rio Branco, e a ligação do Santos Dumont à Central do Brasil via o VLT do túnel da Providência antigo. Disse que, na primeira etapa, também está prevista a linha que vai pelo SAARA até as barcas e que vai servir para fazer a integração provisória com a Central e que a ideia é atravessar a Presidente Vargas numa etapa que será posteriormente atendida pelo VLT. Luiz Lobo comentou o mapa das linhas consolidadas: laranja, azul, vermelha, verde, roxa e amarela, cada uma com a frequência estabelecida de acordo com a demanda de cada trecho. A linha laranja será a primeira que vai desde a Vila de Mídia até a Antônio Carlos; a azul que é a ligação com o Santos Dumont; a linha

vermelha que é da Central até a Antônio Carlos; a verde que é toda a parte do Porto e a ligação com a Central via túnel da Providência; a roxa que é também pelo túnel da Providência e Cidade do Samba e a amarela. Cada uma das linhas tem suas características próprias em função da quantidade de usuários que vai atender, números de veículos, frequência etc. Falou do cronograma de implantação com a visualização dos custos que é ainda preliminar, afirmando que a previsão é que o contrato possa ser assinado ainda no primeiro trimestre de 2012, porque pretende-se lançar a licitação em maio, atendendo aos requisitos de audiência pública. Disse que será um serviço com cobrança de tarifa com subvenção pública e para o investimento previsto dividido meio a meio; uma concessionária e o investimento da Prefeitura, que mesmo considerando estudos iniciais do projeto do Porto, existe a subvenção pública já prevista de uma parcela de investimentos para o VLT, assim como o alargamento daquele túnel que passa sob o morro da Providência: estes custos estão incluídos na PPP do Porto. Disse que os custos maiores serão do Tesouro Municipal ou outra fonte pública e referente às desapropriações; que na primeira etapa, a construção irá começar no segundo trimestre de 2012 para concluir no primeiro trimestre de 2014 e será originária da PPP do Porto: três milhões para desapropriação originária do Tesouro Municipal ou de outra fonte pública e duzentos e quatorze milhões seriam de investimento privado da concessionária do sistema. Na segunda etapa, começando no primeiro trimestre de 2013 para concluir no primeiro trimestre de 2015 terá cinquenta milhões originários da PPP do Porto, cinquenta e seis milhões para desapropriação e novamente o setor privado contribuindo com trezentos e sessenta e nove milhões. Na terceira etapa, informou que os valores são: setenta e oito milhões da PPP do Porto, zero por cento em desapropriação – pois nesta etapa todas já foram providenciadas – e trezentos e trinta e quatro milhões de SPE, com a conclusão ao final até as Olimpíadas. Passou para o slide referente à modelagem jurídica.

Conde Caldas indagou sobre a informação do investimento de cinquenta por cento se este será através de empréstimo ou o concessionário vai pagar de volta à Prefeitura e cobrar tarifa. **Luiz Lobo** respondeu que a tarifa sustenta o sistema do ponto de vista operacional, não do ponto de vista do investimento, neste caso, é necessária a subvenção que foi estudada em duas formas: são necessários um milhão e dezesseis que poderão ser sob a forma de subvenção total e, neste caso a PPP com obras vinculadas, seria uma mera concessão onde a própria Prefeitura ou poder público estaria realizando o investimento e faria a concessão do sistema só para operação ou uma PPP precedida de obra, neste caso que considera uma subvenção menor, parte do investimento sendo mandado pela empresa concessionária e esta subvenção se dará em contra-prestações ao longo do período do investimento. Afirmou que é mais provável que seja adotado a contra-prestação fixa para subvencionar cinquenta por cento do investimento durante dez anos e a partir do segundo ano já com o sistema funcionando. Luiz Lobo afirmou que esta será a modelagem financeira que vai prevalecer, mas que os custos também são estimados. **Conde Caldas** indagou se o prazo é de vinte e cinco anos. **Luiz Lobo** respondeu que isto também não está definido, que a subvenção varia de acordo com o prazo da concessão, que poderá ser de vinte e cinco ou trinta anos. Disse que haverá questões a serem confirmadas, do ponto de vista urbanístico e se colocou à disposição para responder às questões. **Conde Caldas** comentou sobre as oito mil unidades residenciais que serão construídas nos próximos cinco anos e, portanto, haverá um novo condicionamento em São Cristóvão e pediu para que isto fosse considerado. **Luiz Lobo** disse que o conceito do VLT é de um transporte complementar, não é um transporte facilitador dentro da cidade, que é fundamentalmente um distribuidor e é analisado do ponto de vista da chegada do passageiro DEBATE **Conde Caldas** falou da Estação de São Cristóvão, o trem de alta *performance*, metro. **Luiz Lobo** disse que tudo que é complemento de linhas será fornecido pela própria demanda da concessionária não está previsto nenhum aumento de atendimento: vai ser feito de acordo com a demanda e pelo

próprio concessionário. A capacidade de ampliação do sistema vai começar por estas linhas que vão ligar a Carioca até São Cristovão, Triagem; Cidade Nova e já é uma linha prevista, na sequencia vai ser implantada em função da demanda e, se durante o processo ocorrer a ocupação da Cidade Nova: o adensamento tanto de população flutuante quanto residente, haverá um acréscimo de demanda naquela região da mesma forma que São Cristovão, Triagem. DEBATE **Washington Fajardo** (Sub-PC) agradeceu a apresentação confirmando a clareza da estratégia de implementação para atender a população que trabalha no Centro e indagou sobre uma questão que é discutida no Patrimônio sobre o traçado: se considera a Rua Primeiro de Março e a Antônio Carlos pela possibilidade de atender, nos finais de semanas, uma região que concentra equipamentos culturais e traria uma mobilidade urbana para a população que gostaria de usar o Centro e perguntou se o traçado será motivo de alguma alteração. Indagou também sobre o traçado: se de alguma forma contempla as franjas de Santa Teresa, ou seja, um traçado que considere uma população residente. **Luiz Lobo** respondeu que isto foi longamente debatido pelo grupo de trabalho, que era bastante amplo com a participação de várias Secretarias e, finalmente chegou-se à conclusão que a Primeiro de Março e a Antônio Carlos permaneceriam com a utilização pelo transporte coletivo de ônibus para interligar o resto da Presidente Vargas, não há racionalidade que os obriga a fazer uma redistribuição do transporte coletivo desde a Central como a própria viabilidade econômica do VLT obriga, sendo um transporte distribuidor não pode competir com o sistema de ônibus. Lembrou uma apresentação que ocorreu ali (no COMPUR) da Avenida Rio Branco e da descrição das linhas que passavam pela Av. Rio Branco e que paravam ao lado do metro na Avenida Central e depois entravam na Antônio Carlos, parando ao lado do terminal Menezes Cortes, numa falta de racionalidade absoluta. Disse que é necessário que haja esta reestruturação, considerando os novos sistemas de BRTs, e que sejam as linhas que vão pela Presidente Vargas, voltando pela Presidente Antônio Carlos, assegurar o fechamento da Rio Branco afirmando que é o canteiro natural do VLT. **Sergio Dias** afirmou que são dois os projetos sobre o fechamento da Avenida Rio Branco. DEBATE **Luiz Lobo** disse que o traçado do VLT do Rio coincidentemente, vai sobre a Rio Branco e, na conclusão do grupo é que poderá ter esta convivência DEBATE Em relação à questão da franja de Santa Teresa, **Luiz Lobo** disse que tem uma projeção passando pela Praça da Cruz Vermelha e o que está previsto é uma integração fazendo com que o transporte de Santa Teresa não desça pela linha antiga e vá até a Praça Tiradentes para fazer a conexão. (inaudível) DEBATE **Ricardo Lafayette** (CMRJ, assessor Carlo Caiado) indagou sobre quais são as integrações do VLT visto como sistema de alta capacidade complementar, e não alimentar deste fluxos que chegam através destes modais – metro, trem – e se dirigem para a área Central e que não são alimentadas por qualquer sistema de transporte. Citou que o grande problema que existe na cidade é da pessoa que chega no Santos Dumont e o metrô mais próximo é na Cinelândia, que é uma distância considerável, e que o mesmo irá acontecer na estação de trem de alta velocidade e perguntou se foi pensado numa linha circular passando ao longo de toda esta região. Destacou uma segunda questão sobre o projeto do centro de manutenção no Gasômetro enquanto existem áreas da Supervia em São Diogo e também, tem a estação do Metrô na Cidade Nova. **Luiz Lobo** respondeu que o projeto é a medida exata entre o desejável e o que foi produzido até agora: todas estas alternativas foram consideradas e debatidas largamente, mas que isto que está aqui não é o projeto do VLT do Rio e sim o início daquilo que será o VLT do Rio e que estas condições sobre onde vai ser possível iniciar a implantação e quais serão os instrumentos que tornarão este início viável do ponto de vista econômico, os traçados são os possíveis e se tornarão viáveis a medida em que vão sendo implantados ao longo do tempo. Disse que, do ponto de vista da necessidade, as grandes linhas do BRT da Avenida Brasil, do Porto Maravilha, são obras e programas que têm recursos definidos que estão neste sistema. Afirmou que este projeto não é da

CEDURP, que este é um instrumento de uma permissão da Prefeitura que aprovou o projeto após discussões de longo tempo, assim como o projeto do Porto Maravilha, ele apenas traduz o pensamento da cidade. Citou, por exemplo, que foi considerado um mergulhão dentro do Aterro do Flamengo que iria chegar até a Glória, mas foi desconsiderado por não contribuir com o que se pensa agora sobre a cidade. **Ricardo Brasil** (FAPERJ) indagou sobre a questão da acessibilidade no entorno de toda a mobilidade urbana, que é bastante precária. **Luiz Lobo** respondeu que a acessibilidade dentro das próprias ruas: rampas de acesso, revestimento de calçadas adequadas, são questões que não dizem respeito ao projeto do VLT, porque este é um projeto da cidade como um todo que é da adequação de passeios e calçadas, condições de travessia. Disse também, que a acessibilidade relativa ao entroncamento dos diversos modais é uma questão que deverá ser garantida pelo projeto executivo e que envolve outros modais, cada um (metro, trem) com a sua especificidade: do ponto de vista do VLT, comparado aos outros veículos, é o mais acessível, pois é baixinho, não tem degrau e que haverá quatro estações de integração: Central, Vargas, Rodoviária, Carioca, e que as demais serão como pontos de ônibus e não serão fechadas, estarão no nível da calçada e, portanto a questão da acessibilidade será atendida. Outra questão que está em estudo sobre as estações é como se dará a validação do bilhete único e uma preocupação com catracas. Disse que só haverá estação onde houver integração e será uma estação fechada. DEBATE. **Maria Helena Salomon** perguntou se haveria ainda questões e, considerando encerrada a reunião, agradeceu a presença de todos, particularmente o Daniel Gusmão e a Ana Baumotte da empresa AeCom. Informou sobre o envio da Ata das reuniões aos Conselheiros. O Secretário **Sergio Dias** agradeceu a presença e encerrou a reunião.

Rio de Janeiro, 22 de novembro de 2011
Maria Helena Röhe Salomon