

REUNIÃO DO CONSELHO MUNICIPAL DE POLÍTICA – COMPUR

A Reunião Ordinária do **COMPUR** no dia 29 de setembro de 2016 teve a seguinte palestra e apresentadores:

Tema – Plano de Mobilidade Urbana Sustentável da Cidade do Rio de Janeiro – PMUS

Apresentação:

Simone Costa Rodrigues da Silva – Arquiteta

Coordenadora de Planejamento da Subsecretaria de Planejamento da Secretaria Municipal de Transportes – SMTR

Antonio Carlos Veloso de Mello – Arquiteto

Secretaria Municipal de Transportes - SMTR

Conselheiros: Jorge Saraiva da Rocha (**SENGE**), Pedro da Luz Moreira (**IAB/RJ**), Celso Gerbassi (**SEARJ**), Maria Isabel de V. Porto (**CAU/RJ**), Carlos Papera Fernandes, Altamirando Fernandes Moraes (**SMAC**), Claudia Alves (**PGM**), Paulo Fernando Arruda (**IPP**), Roberto Lira de Paula (**SIDUSCON**), Paulo Oscar Saad (**FAM-RIO**), Roberto Kaufmann (**FIRJAN**)

Participantes: José Tomaz Ribeiro, Renato Vieira Santa Cruz Costa, Maria Teresa Quiroga P. Dias, Claudia Monteiro Tavares, Lucia Quadra, Juan Teixeira, Flavia Etinger, Tatiana Rodrigues, Solange Cintra, Jean Pierre Janot (**SMU/CAU**), Renata Vasconcellos dos Santos, Tahis Garlet, Luis Eduardo, Maria da Luz Barbosa (**SMU/CGPU**), Valéria Magiano Hazan, Claudia Muricy, Eduardo Andrade (**SMU/CMP**), Milena C. Borges (**SMTR**), Ricardo Lafayette (**CMRJ**), Angela Botelho (**SEAERJ**), Carlos Moyna (**EOM/CET**), Licio M. Rogério (**AMAB**).

Antonio abre o COMPUR, fala da importância do tema justificando não ter sido apresentado antes em virtude da Olimpíada, pois a Secretaria de Transporte estava tratando da logística da Cidade. A seguir passa a palavra para os palestrantes.

Antonio Carlos Veloso abre a palestra cumprimentando os participantes, fala que essa apresentação está bem consolidada, bem resumida. Cita que o Plano está sendo trabalhado há dois anos, praticamente, e que 2015 foi um ano muito intenso. Diz que o Plano tem uma característica de participação social, até mesmo pela obrigatoriedade da Lei. A partir daí, o **Plano** começa a ser pontuado, com ilustrações de slides, com a seguinte estrutura:

O que é?

Um estudo que orienta os investimentos públicos em infraestruturas de transportes da cidade por 10 anos, a partir de 2016. Tem uma abordagem estratégica, ele não tem uma abordagem de detalhamento de rede, são etapas e os desdobramentos. Dá ênfase aos desdobramentos: esse plano tem muitos desdobramentos, tem muito trabalho a ser elaborado e desenvolvido.

Por que foi elaborado?

Pela exigência da Lei 12.587/12 (Município que tenha acima de 20 mil habitantes tem que elaborar seus planos) e a necessidade de desenvolver uma carteira de projetos que orientem o desenvolvimento da cidade, já que ele tem uma parte muito forte de diagnóstico da cidade, muito forte de pesquisa que vai desde o urbanismo, legislação urbana, meio ambiente, ciclovias, enfim, tem uma grande abrangência de preocupações. **Simone** destaca uma preocupação relativa aos projetos, pois os principais já estavam em obras, quando começou essa movimentação. Diz que a Lei foi promulgada em 2012, teve um prazo de dois anos (**Lei Federal**) para que os municípios se preparassem para fazerem seus planos. Mas, o prazo legal acabou e a maioria dos municípios brasileiros ainda não têm seus planos aprovados. Então, o que aconteceu com o Plano Diretor, que precisou de um tempo maior para o desenvolvimento, aconteceu também com o Plano de Mobilidade. Então, houve uma mobilização de dois anos para fazermos o nosso, e nesse período

com a questão da Olimpíada os principais projetos já estavam em obras, o que nos obrigou a fazer uma nova carteira de projetos, saber o que necessariamente precisaríamos ter, pois a cidade se desenvolveu, tem novos adensamentos, novas áreas comerciais que se consolidaram, outras que regrediram, enfim, precisávamos desenvolver uma nova carteira de projetos para que pudéssemos encaminhar (internamente) na Prefeitura, esses novos corredores e infraestruturas de transportes importantes, conclui.

Quais são os seus princípios?

Antonio Carlos diz que tem uma abordagem no transporte público (não motorizado), com forte viés para a conexão dos modais, em detrimento do particular. Enfatiza que todos têm o direito de se deslocar com autonomia e usufruir a cidade. Mostra preocupação com a grande rede de aut capacidade da cidade e as conexões. Outra preocupação destacada é com os vetores de crescimento da cidade a partir não só da legislação, como das tendências de crescimento da cidade, e com as emissões de gases. Diz que o Plano tem recorte territorial por áreas de planejamento da cidade, ou seja, ele acompanhou a mesma organização de território (ver slide). Voltando a falar sobre elaboração, Antonio Carlos diz que a base foi o PDTU de 2013 (Programa Diretor de Transporte Urbano), com foco na cidade do Rio de Janeiro, a rede de transporte. Salienta que tiveram muitas contribuições em virtude da Olimpíada, que ocorreram uma série de simulações, tanto na rede vária como na rede de transporte público, que foi aproveitado no Plano para elaboração das principais propostas. **Simone** ratifica a importância do foco ter sido na cidade do Rio de Janeiro: o Governo do Estado desenvolveu o Plano Diretor de Transporte Urbano que contempla toda a Região Metropolitana e tem seus cenários de futuro, que são de 10 a 15 anos. Isso quer dizer que ele tem seus corredores metropolitanos, ligações, pré-definidos e pré-simulados, o que nos fez concentrar o nosso trabalho na cidade do Rio. Entendemos, que o trabalho de avaliar a Região Metropolitana e ver os novos corredores já foi feito pelo Governo do Estado.

Pontos de Partida:

Antonio Carlos diz que são os principais pontos de ligação da cidade, como: Metrô (linhas 2 e 4), os trens e os BRT's (Transolímpica, Transcarioca, Transoeste e o Transbrasil a partir de Deodoro). **Simone** explica que foi discutido internamente e consideraram a Transbrasil (apesar de ser um projeto já contratado e, em obras pelo governo, não fazia sentido fazer simulações sem considerá-lo), pois o plano da Olimpíada já o contemplava. Então, o ponto de partida do PMUS é: Transbrasil completo, as linhas de VLT completas – da área Central - e as duas chegadas do Transbrasil: uma pela Porto e a outra pela Francisco Bicalho /Presidente Vargas.

Participação Social:

Antonio Carlos diz que a experiência dele nessa área é em cima de associações de moradores, contanto com órgãos, com a sociedade civil organizada, enfim. Diz que a Secretaria tentou no início fazer esse contato pessoalmente na primeira oficina, mas perceberam que o volume de trabalho era imenso e - não tínhamos fôlego, nem expertise para isso, o retorno era muito lento pra entender o plano. Então, através da parceria com a Lab.Rio, (Laboratório Participativo da Prefeitura), por meio das plataformas digitais: **Ágora Rio** e **Mapeando**, de acesso mais direto à internet, especificamente na elaboração de propostas de políticas públicas e melhorias na dinâmica da cidade, tiveram um retorno muito grande. Ia desde pequenas situações de demandas até grandes projetos, enfim, estavam abertos para isso. O Mapeando era mais interativo, pontuava no mapa as demandas e suas necessidades de transporte público, aparecendo desde um ponto de ônibus até um traçado de um eixo principal, de uma necessidade de transporte. Então, foi uma experiência muito importante. Prosseguindo, Antonio Carlos diz que aliado à internet, existe um grupo bem engajado e que isso não era sentido conversando com as associações. Diz que isso teve um reflexo muito grande nas oficinas em números de pessoas, quando houve a interação da internet. Isso não quer dizer que não existe crítica, claro que há, informa Antonio Carlos, pois nem todo mundo tem internet e que isso levaria a ter um viés mais de Zona Sul. Finaliza dizendo que fica a experiência no uso dessas plataformas e temos que repensar de que forma as pessoas poderão daqui para frente participar mais em relação a esses projetos. **Simone** pede um aparte: destaca a importância do Lab.Rio, diz que houve interesse desse laboratório de estar junto na realização desse trabalho, tendo a aprovação de imediato do

Secretário. Diz que a experiência foi muito interessante, pois somos técnicos, temos uma visão mais para área de infraestrutura e não estávamos acostumados a desenvolver trabalhos com essas novas tecnologias. Faz uma analogia do antes e depois, em relação às oficinas, referente ao uso da internet para acesso a uma rede de pessoas interessadas no tema que a SMTR não conseguiria alcançar. Foi primordial essa parceria dentro desse estudo, para que nós pudéssemos disseminar esses conceitos e fazer com que as pessoas interagissem com esse estudo. A seguir, Antonio Carlos apresenta os resultados das oficinas, aliados às plataformas mencionadas e às demandas (propostas enviadas) elencadas. Acrescenta que foi criado um Conselho de Curadores com vários técnicos da prefeitura e organizações representativas e que tiveram muita dificuldade em selecionar, ordenar esses projetos. Foram selecionados 20 projetos. Antonio Carlos informa que receberam muita documentação, estudos, inclusive tese de mestrado e que não deu para ver tudo, mas conseguiram pinçar algumas ideias. Destaca alguns resultados das oficinas. (**slides 08/11**)

Diagnóstico

Antonio Carlos apresenta a divisão de modais em relação à cidade do Rio de Janeiro através de gráficos. **Simone** diz que é importante pontuar sobre as pesquisas, pois foram baseadas no Plano Diretor Urbano do Governo do Estado, realizadas em 2011. Ainda não tinha BRT inaugurado, nem o corredor Transoeste e esse número contempla todos os trechos da viagem contabilizados pelo usuário, ou seja, respondendo ao deslocamento dele e não só a viagem principal, o que clareia um pouco a nossa perspectiva em relação a todos os modos de transportes que são utilizados pelos usuários que foram entrevistados. Antonio Veloso resume: o número é astronômico, 12 milhões de viagens, mostra a predominância do modal ônibus. Isso pode ser verificado nas pontuações marcadas no mapa, com marcação para produção e distribuição de viagens (**slide 12/20**).

Transporte individual motorizado:

A rede viária da cidade do Rio de Janeiro é estimada em 11 mil km. Cerca de 20% das vias são utilizadas pelo sistema ônibus e 4 km pelas ciclovias, conforme tabela apresentada (**slides**).

Sobre indicadores ambientais, Antonio Veloso esclarece que não tiveram o aprofundamento na questão de gases efeito estufa porque outros trabalhos na prefeitura estavam sendo realizados.

Simone ressalta que fizeram um relatório de diagnóstico bastante extenso, exaustivo sobre todos esses temas e que só trouxeram algumas análises para dar uma noção realmente dos temas que foram abordados, e que tentaram contemplar todo os modais de transportes. Informa que os relatórios (750 páginas) estão no site (www.rio.rj.gov.br/web/pmus).

Ainda sobre o diagnóstico, Antonio Carlos explica que não é fácil traduzir as diretrizes das oficinas em demandas. Isso requer um sacrifício muito grande, pois você tem todo o produto do trabalho técnico e juntar, e unificar isso, entender tudo isso dentro do que sai das oficinas, do que a população quer, o esforço é muito grande, é muito difícil amarrar uma coisa na outra. Evidencia, para ilustrar, alguns resultados:

- Bom uso do transporte coletivo, com destaque para o ônibus, indicando ampla utilização do sistema de transporte sob gestão municipal;
- **Ampliar a rede estrutural de transporte sob gestão municipal;**
- **Melhorar os serviços de passageiros por ônibus e a qualidade do sistema;**

- Identificar regiões com alto potencial construtivo imobiliário, principalmente nas Zonas Norte e Oeste, onde há inexistência de transporte;
- **Ampliar os corredores exclusivos de ônibus para atender a demandas de áreas ocupáveis;**

- Melhorar a infraestrutura de terminais urbanos;
- **Requalificar e realocar terminais urbanos, considerando estruturas viárias existentes e áreas de influências;**

- Indicar a malha viária pré-definida para novos loteamentos e projetos urbanos;

- **Desenvolver programa de estruturação urbana integrado, a fim de garantir a circulação contínua da população, motorizado ou não.**
- **Obs.:** Todas as demandas e diretrizes elencadas no Estudo encontram-se na apresentação. (slides 19/22)

Propostas

Simone apresenta propostas de novos corredores, fala das diversas contribuições que tiveram, diz que o conteúdo é o mesmo apresentado nas oficinas. Explica, que quando são feitas simulações para entender os carregamentos e ver a quantidade de pessoas que realmente vão aderir a esse novo tipo de transporte, é importante fazer algumas considerações iniciais quanto a **Modo**. Destaca que o importante a identificar no Plano é a necessidade de ligar os corredores, não o modo de transporte utilizado. Sem querer criar polêmica quanto ao modal (Vlt, Metrô, Brt), diz que tiveram que adotar algumas premissas iniciais para inserir no modelo e ver a quantidade de pessoas que ele carregaria, ou seja, temos que predefinir medidas operacionais, para percebermos a aderência de passageiros que essa nova ligação, com as melhorias de velocidade, possa ter. Prosseguindo, usamos como referência o quadro da ONU (slide), que identifica velocidades e capacidades de passageiros por h/sentido de cada módulo: Metrô, Vlt, Brt e o corredor de ônibus.

Sobre as premissas adotadas:

Simone volta a falar do ponto de partida (descrito acima), volta a enfatizar que as propostas vieram da plataforma “Mapeando” e outras do Plano Estratégico, e algumas já detectadas internamente pela Secretaria de Transportes e Cet Rio. Apresenta a oferta de transporte coletivo, considerada a demanda, é a população de 2016, hora pico da manhã (07h00min – 08h00min) e a política tarifária de hoje: bilhete único, diz que não considerou outra política tarifária diferente da atual. Prosseguindo, Simone apresenta mapas de trabalho (Secretaria de Transportes), mapas de carregamento que contemplam todas as redes citadas. Mostra a rede 2016, algumas simulações, o modelo apresenta os níveis de serviço através de mapas com cores, onde são destacadas as novas ligações e seus carregamentos. Prosseguindo, apresenta uma tabela resumida de carregamentos com os sentidos predominantes, informam que alguns se sobressaem por demanda de área, outros que são mais influenciados por ser extensão como: Estácio/Praça XV – Deodoro/Santa Cruz, enfim, organizamos seguindo uma estimativa de demanda para esses corredores, e que a hora pico é da manhã, com acréscimo de novos passageiros: 2.220.000/dia. Ressalta a dificuldade que tiveram nesse trabalho, pois há muito tempo já era reivindicado pela cidade. Antonio Carlos volta a falar sobre os modais: embora alguns modais sejam de responsabilidade do Estado, temos que nos preocupar, pois está dentro do território da cidade, não tem como escapar disso, já está no Plano há muito tempo. (**ver slides**)

Status

A etapa atual do trabalho consiste na elaboração da minuta do Projeto de Lei, com o texto e seus anexos, procurando contemplar todo o trabalho que foi feito. **Simone** diz que não é só um “Estudo”, ele tem que passar pela formalidade legal, finaliza.

Antonio Carlos conclui dizendo que foi uma experiência muito importante e única para todos! É um Plano para a cidade e queremos que ele seja mais conhecido, que a gente possa trabalhar mais as políticas públicas.

Conselheiros:

Pedro da Luz (IAB/RJ), diz ter muitas dúvidas e pontua algumas questões. Cita a interface com o Plano Diretor do Governo do Estado e faz referências a medidas já tomadas, e algumas que já estão em curso, como o corredor Transbrasil, e que tem uma interface muito grande com os ônibus que descem da Baixada, no plano original do Transbrasil estavam previstos aqueles dois terminais – um no entroncamento da Dutra e outro no da BR-040, e essa obra ainda nem começou. Diz que o Município às vezes precisa assumir um papel de protagonista na cidade metropolitana do Rio, até porque o Centro é o maior deslocamento para trabalho, e não adianta fugir disso. Outra abordagem feita por Pedro da Luz refere-se ao VLT Gávea até o Centro. Ele

pergunta se dentro de uma malha de prioridades, ela é importante para essa ligação, pois entende que ela será concorrente do Metrô, que já faz um trecho grande de Botafogo/Centro. Diz que a sensação é a mesma que tem em relação ao Transbrasil. Sugere: não seria melhor requalificar o ramal que desce de Duque de Caxias e o que desce de Deodoro, do que investir no Transbrasil que é competitivo com esses modais, que são de autocapacidade, embora seja de gestão do Governo do Estado, não dá pra abstrair, conclui. **Simone** ao responder volta ao ponto de partida do estudo. Diz que o trabalho teve como partida o corredor Transbrasil completo e a obra contratada, que inclui os dois terminais – Margarida e Missões. Reafirma que o estudo teve que olhar a partir desse ponto. Em relação aos outros modos, volta a enfatizar: adotamos essas decisões nesse estudo de modos, para sabermos quanto carregaria o VLT vindo por Botafogo, mas pode ser outro modal. Outra discussão: nós procuramos elencar o que veio da sociedade, das relatorias e saber o quanto carregaria. Esclarece que o objetivo desse Plano não é indicar prioridades sobre esse ou aquele (modal), mas sim apresentar um cardápio de alternativas, mas a decisão não é nossa. Nunca foi objetivo destacar, ou dizer, qual era a prioridade. Classificamos e ranqueamos como uma forma de orientar a decisão, não priorizar a decisão. A validade dele é que nós temos números pra discutir, identificar aspectos que podemos melhorar e ter uma base de dados que podemos trabalhar acho ser esse o grande mérito do trabalho, conclui Simone. Antonio Correia pede um aparte, diz que em relação aos terminais, eles ainda não estão prontos, mas os dois acessos estão, tanto de Lucas, como de Irajá. Quanto à questão do VLT, tem uma PMI sendo desenvolvida pela Secpar, ainda está no início. Mais tarde será possível se saber a viabilidade de um VLT do Centro à Gávea.

Paulo Oscar Saad (**FAM-RIO**), em sua primeira participação, diz que é de conhecimento que o grande problema de trânsito no Rio de Janeiro é o carregamento de carros particulares advindos da Região Metropolitana, entretanto os estudos que são feitos são restritos ao Município, em termos da Câmara Metropolitana, sabendo que temos que tirar esses carros daqui. A pergunta que se faz é: esse plano (que é uma arrumação da casa, pois muita coisa já está feita) deveria explicar quais as razões de decisões passadas que foram tomadas, assim como apontar para decisões para o futuro, ou seja, nesse relacionamento metropolitano, porque fica mais fácil entender o processo, as necessidades. Então, essas discrepâncias entre o que seria um plano, seriam necessárias efetivamente na unidade de transporte público nessa cidade, que é a unidade Metropolitana (infelizmente), não é municipal. Diz que quando vê esses estudos, olha mais como curiosidade, informações que podem me dar um melhor “conhecimento” das situações, eventuais prospecções. Fala que a preocupação atual é essa “Câmara Metropolitana”, que não temos participação, não tem participação deliberativa, e que a sociedade civil foi excluída do Projeto de Lei que está na Câmara, e que como sociedade civil não poderá intervir nesse processo metropolitano. Sugere que de antemão deveria ser um item (participação) desse Plano. Devíamos antever as possibilidades de conexão e a previsão de capacidade para prever essas conexões, finaliza. **Simone** diz que passaram por esta angústia na concepção desse estudo e como realmente o Estado tem esse trabalho: identificar as ligações metropolitanas, a gente se concentrou na Cidade. O que fizemos não está muito diferente dos que os outros municípios estão fazendo, isto é, pegar a base de dados da região metropolitana e analisar internamente. Informa que participa da Câmara, que foram convidados a apresentar esse trabalho e, que a Câmara Metropolitana está organizando um termo de referência que junta quatro (4) municípios da Baixada, entre eles: Mesquita, Belford Roxo, e que eles estão fazendo por regiões da Baixada para poderem desenvolver o Plano. Fomos convidados a passar essa experiência com os dados do Plano Diretor. Entendo que a Câmara Metropolitana está se organizando para que as cidades possam apresentar suas propostas e fazer suas análises, para que essa discussão possa acontecer. Estamos certos que o nosso objetivo está sendo cumprido: a partir da base do Estado, olhar a cidade. Finaliza dizendo que a Câmara está organizando outros municípios a fazerem isso. Celso Gerbassi (**SEAERJ**) elogia a equipe e o trabalho como maravilhoso, feito no limite do que pode ser feito, dentro de um governo absolutamente autoritário. Prosseguindo, se surpreende por eles terem conseguido terminar o trabalho. Lamenta que o Plano não vá chegar a lugar nenhum, pois não terá continuidade. Chama atenção de todos (incluindo toda a sociedade civil e o IAB) para uma proposta: precisamos melhorar nossa participação técnica dentro do processo decisório. Voltarmos a ter uma Secretaria de Planejamento na Prefeitura do Rio de Janeiro. Diz que se essa estrutura não mudar, não há plano que dê jeito. Falando do ponto de vista técnico: temos que achar um caminho para trabalhar e chegar a um objetivo! Acha um absurdo o BRT na Av. Brasil e

pergunta: quem responde por isso, quem decidiu? Afirma: os técnicos, com certeza, não foram, não existe nenhum estudo da Secretaria que prove que aquilo devia ser feito. Ainda sobre o BRT na Av. Brasil: sua geometria está errada, do ponto de vista do modo, e das funções de atendimento. Finaliza dizendo que tem uma profundidade de desenho de projeto urbano, que façam os planos, mas o que está acontecendo na cidade no momento não tem poder (referente às decisões políticas sobre as técnicas).

Claudia Alves (**PGM**) aborda duas questões: a primeira refere-se às audiências públicas: informa que graças a Deus, conseguiram eliminar o medo da audiência pública dentro da prefeitura, e que alguns anos atrás isso era tido como “pavor”, que secretários vetavam de imediato e técnicos ficavam nervosos. Diz, que apesar de os avanços, ainda não conseguiram achar um modo de fazer audiências com mais eficiência. Prosseguindo, afirma que não basta fazer uma divulgação do que está sendo feito na Prefeitura apenas para as pessoas terem conhecimento pró-forma do que está acontecendo e sendo discutido. Enfatiza: temos que contratar treinamento específico para fazer essas audiências públicas, colocar os trabalhos técnicos numa linguagem acessível, para interpretar o que a população está apresentando, de uma forma que não seja só o interesse do cidadão em particular, daquele morador, daquela rua, mas que aquilo possa transparecer o interesse daquela população local, e a participação mais efetiva daqueles moradores, mais representantes, lançamentos de empregos, técnicas que tenham influência naquele setor. Sugere que realmente se invista na questão da audiência pública, porque os planos e projetos, só serão eficazes, se a população se apropriar deles. Enquanto for um plano do poder público imposto, mesmo que seja bom, ele é de outrem, vai ser autoritário! Diz que a audiência pública nesse ponto é muito importante, para saber o que está sendo discutido, o que vai ser feito e para execução do que vai ser feito. A população tem que participar também da execução e da fiscalização daquilo que está sendo feito. A outra questão abordada por Claudia está relacionada ao transporte de massa: metrô e trem são do Estado e o município do Rio de Janeiro tem uma proporção de Estado, já fomos o Estado da Guanabara! Continuamos tendo um território muito grande, a questão da mobilidade define o valor da terra e se a gente não tiver uma mobilidade eficiente vamos ter bolsão de pobreza, ocupações irregulares, como um todo, e transporte de massa está fora da alçada do município! Parece-me, diz Claudia, que cada vez mais, quando se discute estação de metrô, linha de trem, a resposta é sempre a mesma: isso é questão do Estado. Ou o município participa melhor da gestão metropolitana, ou ele desenvolve o transporte de massa. O que não pode é BRT substituir metrô. Não sou técnica na área, me parece que a capacidade do BRT não é a mesma de um metrô ou trem. O BRT da Barra já nasceu ultrapassado, pelo menos nos horários de pico estão lotados, inclusive nos fins de semanas. Na verdade, só funcionou na Olimpíada, num sistema extraordinário, mesmo assim, bastante adensado. Claudia conclui seus questionamentos, perguntando: existe algum estudo na Secretaria ou alguma proposta para resolver o problema de massa? Diz que enquanto trabalharem só rodoviário... vai ficar difícil.

Simone volta a responder, reforçando o uso do Plano do Estado dentro da discussão. Diz que procuraram saber se simulariam metrô e trem, e as novas ligações do metrô, chegando a um entendimento que deviam simular, sim. Mesmo sabendo das limitações institucionais de obras e concessão à gente tem diversas ligações metroviárias que estão definidas nesse trabalho. A gente, enquanto equipe técnica, não se eximiu de olhar esses dados, simular esses dados e ver como se comportariam, é uma questão de absorver as ligações que são do Estado, mas como têm uma influência muito grande dentro da cidade, elas foram contempladas nesse plano. Outra situação que precisamos deixar identificado no relatório é que a gente usou a questão dos modos como parâmetro para fazer simulações. O que nós procuramos reforçar nesse estudo é a necessidade das ligações, não o modo. A intenção desse trabalho é reforçar a necessidade da ligação e que nós, enquanto Secretaria, estructuremos e possamos usar esses dados, e apoiar as discussões que acontecerem. Esse é o objetivo do trabalho, não é travar o modo, finaliza Simone.

Fernando Cavalliere (**IPP**) faz uma abordagem na contramão dos técnicos em relação ao BRT na Av. Brasil! Diz não entender as opiniões contrárias. Afirma que o fato do BRT estar sempre lotado é normal, pois quando temos uma demanda reprimida (como existe no Rio de Janeiro) e você gera um incremento na demanda, é compreensível que aumente o número de usuários. A nova linha do metrô também estará lotada, é lógico. O BRT na Av. Brasil não é para ligar uma estação à outra, pois existem estações intermediárias, e argumenta que tem muita gente que mora ali, do lado e longe da via férrea (acha ele). Outra abordagem feita por Fernando se refere à participação da prefeitura nos modais: metrô, trem. Diz que 100% do metrô estão no território do Rio de

Janeiro (hoje). Argumenta que em outras cidades , a prefeitura tem mais participação no metrô, inclusive financeira (cita São Paulo), temos que ter participação oficial, numa instância decisória nesses dois modais, não é possível que a gente fique só sabendo dos planos deles e tendo que absorver dados, e fazer aquilo que eles estão fazendo, conclui Fernando. **Antonio Carlos** pede cuidado em relação à análise desses ou daquele modo, ou seja, trem ou metrô é melhor que BRT! Falando especificamente da Av. Brasil, a gente tem um grande problema: trazer gente da região metropolitana para o Centro da cidade. Isso define esses eixos, esses fluxos com vários modos de transporte. Temos que ter cuidado porque as bacias de atendimento são diferentes. O BRT nunca vai ser um trem, por mais que você coloque vários serviços nele. Por isso, precisamos ter muito cuidado com essa coisa de “uma pela outra”, nem sempre é assim, as coisas se complementam. Pedro da Luz faz um aparte: diz que o raciocínio de melhora de qualidade é perfeita, gera demanda! Mas, nós técnicos não podemos nos omitir em questão de prioridade de investimento. O modal que tem a maior capacidade é o trem. Se você luta para implantar uma qualidade no ramal do trem, você vai atender a muito mais gente, gerando uma demanda maior e com muito mais conforto, conclui. Paulo Saad diz que falta planejamento, uma discussão estruturada, com base em dados, na construção de um plano.

Antonio Correia agradece a presença de todos e encerra a palestra.

Rio de Janeiro, 29/09/2016
Esmeralda Farias
Secretaria Executiva – COMPUR

Obs: Esta ata retrata os principais destaques debatidos e explanados pelos palestrantes. Maior detalhamento, e slides correspondentes à apresentação, encontram-se na página do COMPUR.