

## **SEMINÁRIO REALIZADO EM 15 DE JUNHO DE 2007.**

### **(PLANO DIRETOR DECENAL DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO)**

Presidência do Sr. Vereador Jorge Felipe, Relator da Comissão Especial e Vereadora Aspásia Camargo.

Às quatorze horas e quarenta e cinco minutos, no Salão Nobre, sob a Presidência do Sr. Vereador Jorge Felipe, Relator da Comissão, tem início o SEMINÁRIO DO PLANO DIRETOR DECENAL DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO SOBRE O TEMA “TRANSPORTES”, conforme o Processo CMRJ nº 3.469/2007.

O SR. PRESIDENTE (JORGE FELIPPE) – Senhoras e senhores, boa tarde. Dou por aberto o Seminário do Plano Diretor Decenal da Cidade do Rio de Janeiro, com o tema “Transportes”, conforme o Processo Câmara Municipal do Rio de Janeiro nº 3.469/07, promovido pela Câmara Municipal do Rio de Janeiro. Participam desse nosso trabalho os Vereadores Chiquinho Brazão, Nadinho de Rio das Pedras, Aspásia Camargo, Jorge Pereira e Jerominho.

Registro a presença dos integrantes da nossa Mesa: Sr. Arolde de Oliveira, Secretário Municipal de Transportes, Deputado Federal, à minha esquerda; Exmo. Sr. Vereador Romualdo Boaventura, à minha direita; Ilmo. Sr. Dr. Fernando Mac Dowell, Professor-Doutor da Universidade do Estado do Rio de Janeiro, também à minha direita, e o Exmo. Sr. Subsecretário Municipal de Transportes, Dr. Dalny Sucasas.

A orientação dos nossos trabalhos é dar, inicialmente, a palavra ao Sr. Secretário Municipal de Transportes, para fazer seus comentários a respeito das propostas encaminhadas à Câmara Municipal sobre o tema objeto deste encontro, que é Transporte. Sua Excelência disporá do tempo que lhe aprouver. Se desejar, poderá passar a palavra a algum outro técnico da Secretaria Municipal de Transportes.

Posteriormente, ouviremos o Dr. Fernando Mac Dowell e o Vereador Romualdo Boaventura. A partir daí, franquearemos a palavra a quem dela queira fazer uso, com o propósito de fazer a argüição do Sr. Secretário ou dos técnicos da Secretaria Municipal de Transportes por ele designados.

Com a palavra, S. Exa. Deputado Federal, Sr. Secretário Municipal de Transportes, Arolde de Oliveira.

O SR. SECRETÁRIO AROLDE DE OLIVEIRA – Excelentíssimo Sr. Vereador Jorge Felipe, que preside esta Sessão e que também é o Relator do Plano Diretor do Município do Rio de Janeiro, fico muito feliz e honrado de estar aqui, mais uma vez, nesta Casa, juntamente com os Vereadores, a quem saúdo através do Vereador Romualdo Boaventura. Podemos estar tratando de um assunto, talvez, dos mais importantes, e, com certeza, entre os mais importantes, que é a questão da mobilidade da nossa sociedade, do nosso povo carioca. Fico feliz de encontrar aqui também a academia, reflexiva, capaz de trazer grandes contribuições para podermos tornar esses programas e esses

projetos práticos. Trago comigo, Senhor Presidente, a nossa equipe, que trata diretamente desse assunto, e quem coordena, na Secretaria de Transportes, essa área do Plano Diretor é o nosso Subsecretário Dalny Sucasas, que está aqui à minha esquerda, e a quem em breve passarei a palavra. Temos também, aqui, representantes da Secretaria de Fazenda, que têm interface com a nossa Secretaria. A Secretaria de Transportes da Cidade do Rio de Janeiro sofreu nesses quatro anos, uma grande transformação. Ela saiu de uma situação de duas Secretarias, uma para trânsito e outra para transportes, e, hoje, temos uma única Secretaria, focada tanto na área de trânsito no que diz respeito ao Código de Trânsito Brasileiro como, principalmente, na área de transportes.

Fizemos, na área de transportes, uma modificação também bastante importante e estrutural, que foi a instituição da autarquia que cuidava da fiscalização e da gestão do transporte público na cidade, que hoje passou para a própria Secretária através de 10 coordenadorias. Durante esse período, nós estamos profissionalizando nossa Secretaria; queremos uma Secretaria, o máximo possível desvinculada dos agentes externos, dos extras-quadro. Queremos uma Secretaria fundamentada em cima de funcionários de carreira dentro da Secretaria, e assim tem sido nas nossas Secretarias. Essa, então, é a estrutura geral que foi dada. Na área dos projetos de transportes, desenvolvemos grandes projetos. Desenvolvemos projetos que ficaram, inclusive em condições, a nível de executivo, de serem licitados. Acho importante citar pelo menos alguns deles, porque, nas discussões de hoje, vamos cuidar das diretrizes, e em algum momento esses projetos poderão ser trazidos para uma discussão mais detalhada. Nós temos, dentro da Cidade do Rio de Janeiro, estrutural, o sistema viário, o anel viário da Cidade do Rio de Janeiro, que está parcialmente construído – uma parte já está, digamos assim totalmente construída, outra tem que ser expandida, e alguma nova tem que ser feita, principalmente no contorno de Santa Cruz. E aí, nós fazemos o grande anel viário da cidade, com todas as suas saídas e servindo a todo espaço urbano da Cidade do Rio de Janeiro – esse é o principal projeto viário. É claro que existe uma série de outros que os complementam dentro dos bairros - aberturas de novas ruas, novas aberturas de túneis, de viadutos. Esses projetos estão todos alinhados, todos concluídos, todos detalhados, e necessitarão, no momento em que forem trazidos, para priorizar as suas execuções apenas de fazer reajustes orçamentários, que são normais que se façam nesses projetos. Na área de transportes, especificamente, nós desenvolvemos alguns projetos interessantes, e o mais interessante deles foi o que nós chamamos de Transpan, um projeto sobre trilhos, ligando a Barra da Tijuca, na direção da Linha Amarela, aos dois aeroportos, o Tom Jobim e o Santos Dumont. Esse projeto está totalmente detalhado e pronto. Desenvolvemos um projeto para complementar esse, na Barra da Tijuca, que nós chamamos de Bondes na Barra, mas não tem nada a ver com bonde na Barra, são sistemas modernos, tipo *tramway*, transportes que se usam em Paris, na ligação dos Portais. Esse projeto está também detalhado, foi feito por equipes francesas, patrocinado pelo Governo Francês. Está concluído, detalhado, pronto. Nós, desenvolvemos, também, outro projeto, que chamamos de T-5. O T-5 é um projeto tipo BRD, sistemas modernos de ônibus articulados sobre faixas segregadas, que está em fase de Licitação. Esse projeto, inclusive, está detalhado, e agora está em fase de Licitação, dentro de uma proposta de PPP. No

nosso entendimento, e segundo o entendimento do próprio Prefeito, é o projeto mais urgente de transporte, porque é estruturante, interligando transversalmente todas as linhas de transportes de massa na Cidade do Rio de Janeiro, como a supervia e a linha-2 do Metrô. É esse projeto, então, o que está em andamento. Fizemos uma incursão importante na tentativa de fazer a ligação com a Barra da Tijuca, porque a Prefeitura entende que a ligação da Barra da Tijuca com a Zona Sul não é questão de estudo de transporte de massa clássico, no sentido de buscar a viabilidade econômica, – achamos que o mais importante é considerar a importância geopolítica dessa ligação da Barra com a Zona Sul. Fizemos uma incursão tentando construir o túnel através da concessionária, um túnel ligando a Gávea, na região da PUC, ao Jardim Oceânico; mas, infelizmente, esse projeto não superou, sendo o projeto da linha-4 do Metrô que está desenvolvido. Então, a Cidade do Rio de Janeiro, hoje, tem um conjunto, uma carteira de projetos que realmente atendem às suas necessidades. O que, aliás, veio a ser constatado, recentemente, por essa pesquisa feita pelo estado – através do Plano Metropolitano de Transportes, o PDTU. Dentro do PDTU, a Cidade do Rio de Janeiro teve praticamente 70% das micros regiões para fazer as pesquisas dentro do seu território, o que nos deu grande vantagem para, logo a seguir, assim que recebemos essas informações do estado, tivemos a oportunidade de fazer o Plano Diretor da Cidade do Rio de Janeiro.

Então, Sr. Presidente, dentro da nossa discussão nesse Seminário, nós temos esse conjunto de projetos em carteira, e cada um deles pode ser apresentado detalhadamente a qualquer momento aos Senhores Vereadores e à sociedade; como temos um Plano Diretor, que está definindo – baseado em dados bem recentes – as principais linhas de vontade, de desejo, as principais origens de destinos do nosso povo carioca. A cidade mudou muito nesses últimos anos e esse Plano, hoje, mostra essa radiografia.

Sobre o Plano Diretor, eu vou pedir ao Secretário Dalny Sucasas que fale um pouco mais sobre ele, porque acho que com esses elementos nós teremos condições de definir diretrizes para o Plano Diretor da Cidade do Rio de Janeiro em pauta nesta Comissão.

Muito obrigado, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (JORGE FELIPPE) – Antes de ceder a palavra ao Exmo. Sr. Subsecretário Municipal, Dr. Dalny Sucasas quero registrar a presença das Sras. Vereadoras Aspásia Camargo, Cristiane Brasil e Liliam Sá.

O SR. SUBSECRETÁRIO DALNY SUCASAS – Boa-tarde a todos; boa-tarde, Sr. Presidente; Srs. Vereadores; Sr. Secretário Fernando Mac Dowell, Professor, Mestre.

Primeiramente, acho que nós estamos discutindo um assunto fundamental para nossa cidade e para qualquer cidade do Brasil e do mundo, porque é o assunto da mobilidade. Não existe atividade econômica, de estudo, de lazer e de negócios se não tivermos mobilidade. Não adianta ter o melhor hospital do mundo se ninguém consegue chegar nele. Não adianta ter a melhor escola se ninguém tem acesso. Então, esse assunto é um assunto que, em pouquíssimo tempo – como a história do aquecimento global está envolvendo todo mundo – vai no envolver cada vez mais. Esse assunto mobilidade vai ser o grande

transtorno dos próximos cinco ou 10 anos. As pessoas vão precisar de alguma solução enquanto não inventam aquela coisa de desintegrar de um lado e integrar do outro, Jornada nas Estrelas, que era o ideal. Não é, Prof. Mac Dowell? Seria excelente se conseguíssemos fazer isso. Infelizmente, ainda não temos essa tecnologia. esperamos em breve ter. sobre a Cidade do Rio de Janeiro, a Secretaria de Transportes, procurou realmente – como colocou o Secretário Arolde de Oliveira – fazer a radiografia. A última grande pesquisa de origem-destino, de interesse de deslocamento feita na Cidade do Rio de Janeiro foi da época do Metrô. Depois, tivemos algumas outras. Mas a grande pesquisa de origem-destino que tivemos foi no Metrô. Isso lá se vão trinta e poucos anos. Então, aproveitando a base de dados do PDTU, que foi um Plano Diretor de Transportes Urbanos para a Região Metropolitana do Rio, nós fizemos um foco dentro da nossa cidade. E conseguimos constatar algumas coisas impressionantes. Nós temos deslocamentos na Cidade do Rio de Janeiro que passam de 11 milhões/dia, quase 11.200 milhões deslocamentos/dia. Nós estamos falando de deslocamentos de trabalho e escola basicamente, não estamos envolvendo outras coisas. Mais de 30% desses 11 milhões andam a pé, as pessoas andam a pé na Cidade do Rio de Janeiro, o que é um dado bastante interessante. E, como o Secretário colocou, a cidade vem se transformando. Nós temos bairros, por exemplo, como Botafogo, que eram bairros estritamente residenciais, e hoje são bairros de serviço, comerciais, com muitas empresas, com vários outros perfis. Isso vem se transformando, Copacabana, Ipanema, a própria Zona Norte, em algumas áreas. Então, a cidade é dinâmica. E eu acho que é fundamental essa dinâmica se ajustar ao Plano Diretor. Não adianta fazer um Plano Diretor que engesse a cidade. Acho que precisamos definir parâmetros e diretrizes. E dentro do nosso foco... Na verdade, acho que o nome nem é o mais correto, chamar de Plano Diretor de Transporte essa radiografia que nós fizemos, mas foi o nome que surgiu. No fundo, foi um grande estudo de origem-destino, com propostas concretas. O que podemos fazer para daqui a 10 anos termos um trânsito melhor que o de hoje, um transporte melhor que o de hoje? É fundamental termos em mente o seguinte: o trânsito é um reflexo direto do transporte, eu não consigo ter um trânsito bom se eu não tenho um sistema de transporte organizado. Para o pessoal que gosta de engenharia, é como se fosse uma derivada de uma função. Não há dúvida, não há outro caminho. Se eu não tenho um transporte integrado, racionalizado, que contemple as coisas, eu vou ter um trânsito cada vez pior. Não há alternativa. E é nesse caminho que vamos buscando e trabalhando. Se olharmos há três ou quatro anos, não existia a palavra integração na cidade. A questão do transbordo sempre foi um mito. Nós, quando viajamos para fora, achamos lindo chegar em Paris, descer numa estação, pegar um ônibus. Aqui sempre foi um absurdo. Sempre foi um negócio: não, não pode. Por que não? E conseguimos começar a quebrar esse paradigma com as integrações. Hoje, temos uma série de integrações, cada vez aumentando mais.

E é esse caminho que temos que traçar. Como o Secretário colocou, temos alguns projetos prioritários, que precisam muito do apoio dos nossos Vereadores, da Câmara Municipal, que é a implementação desse projeto, que é um projeto emblemático que é o Corredor T-5, que liga a Penha à Barra da Tijuca, com ônibus articulados, que introduz a racionalização no sistema. Nós

mudamos a cara daquela região, que nós não podemos deixar de fora, é uma região fundamental para a revitalização da cidade. É uma região que corta da Penha até a Barra, passando por Madureira, Campinho, Vicente de Carvalho, quer dizer, uma região que tem um potencial fantástico e que tem realmente um caráter pragmático de quebra de paradigma. Eu acho que o Corredor T-5 é um projeto que não é da Prefeitura, não é da Câmara de Vereadores, é um projeto da Cidade do Rio de Janeiro. Nós temos que comprar esta idéia como sendo uma virada de mão. Não adianta continuarmos insistindo em mais linhas de ônibus, mais isso, mais aquilo. Precisamos racionalizar.

Esse estudo, esse Plano Diretor, que estamos chamando de Plano Diretor de Transporte da Cidade focado em dados, em informações, ele nos leva nesse sentido. A estrutura básica dele seria criar uma grande rede estrutural sobre o suporte trilhos, trens e Metrô, alimentados por uma subrede, pela capilaridade do ônibus, interligando cada um com um e até chegando na ponta, no transporte complementar, nas vans. Quer dizer, pode alimentar esse subproduto ônibus e alimentando o transporte de massa. Então é nessa direção que a gente vem procurando discutir, conversar e evoluir. É sempre bom lembrar, dentro de uma discussão de Plano Diretor, com toda a franqueza e transparência, que é a orientação do nosso Secretário sempre de agirmos de forma pró-ativa e transparente. É importante lembrarmos que lidamos com 47 empresas de transporte de ônibus, reunidas num sindicato chamado Rio Ônibus. Lidamos com uma empresa de Metrô, que é do Grupo Oportrans; lidamos com a Supervia, que é uma outra iniciativa privada; lidamos com a Barcas S.A., que também traz gente para o Rio de Janeiro. Interessante pensar que no Centro do Rio de Janeiro moram 30 mil, 40 mil pessoas, e, diretamente, entram 2 milhões de pessoas no Centro. Como é que essas pessoas chegam? Como é que elas saem? É a questão da mobilidade. Então, eu acho que o contexto é o contexto importante para os Vereadores nos ajudarem a construir uma arquitetura de mobilidade de transporte, que enfim consigamos dar resposta. Afinal nós estamos aí com o Pan-Americano, que é daqui a 28 dias. Eu acho que a grande saída da nossa cidade são os grandes eventos, nós somos a porta de entrada do Mercosul, da América Latina – uma cidade que é muito conhecida. Acho que temos que entrar nessa linha.

Então, o que eu queria colocar de forma rápida e objetiva para poder franquear a palavra e discutirmos mais, são essas questões. Temos informações. Temos dados. Temos projetos. E queremos compartilhar. Porque trânsito e transporte são coisas que interferem tanto na nossa vida, que todo mundo sabe, todo mundo se mexe, todo mundo tem idéia. E tem que ter mesmo. Não tenham dúvida, todos nós temos uma sugestão de “proíbe o carro de parar ali; aumenta o tempo de sinal daquele ali; porque é que aquele ônibus não vai até onde”... É impressionante e faz parte do dia-a-dia.

Seriam essas as considerações iniciais.

Muito obrigado, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (JORGE FELIPPE) – Agradeço ao Dr. Dalny Sucasas. E cedo a palavra ao Dr. Fernando MacDowell, professor e doutor da Universidade do Estado do Rio de Janeiro, que nos honra aqui hoje com a sua presença.

O SR. FERNANDO MAC DOWELL – Em primeiro lugar, quero agradecer pelo convite. Para mim, é uma honra estar aqui, hoje, discutindo exatamente o Plano Diretor do Município do Rio de Janeiro. Eu preparei aí um *power point* para explicar as minhas preocupações ao longo desses anos todos de estar trabalhando, volta e meia, para a própria Prefeitura do Rio de Janeiro e do Governo do Estado. Participei do PDTU com o Governo do Estado, da Secretaria de Transporte através do Banco Mundial. Toda a minha carreira artística aí nesse processo veio sempre na área de transporte – a construção toda do Metrô do Rio de Janeiro e assim sucessivamente.

Uma das preocupações que eu tenho, de observação, é que há um certo divórcio entre o sistema de transportes e o uso do solo. Todo o trabalho nosso na área de transportes, na área de uso do solo, nós sempre comentamos da necessidade dos dois estarem absolutamente casados e tudo o mais. Todos os planos e pegar o PDTU que está dizendo a mesma coisa. O PIT já dizia isso também – o Plano Integrado de Transportes feito lá na época do Sr. Faria Lima. Mas, na prática, o que a gente observa é que as coisas não acontecem exatamente como se deseja. É o que é que acontece com isso. Nós temos hoje um sistema de transporte de trens de dar inveja a Paris. É fantástico, o sistema de trens que nós temos. Poucas cidades do mundo, tem o que nós temos. O sistema de Metrô do Rio de Janeiro, considerado um dos melhores do mundo, um dos mais limpos e tudo o mais, ele passou por uma fase muito difícil ao longo de toda a sua vida, a ponto de chegar e ter que se colocar a iniciativa privada para poder tocar o Metrô. Eu construí esse Metrô do Rio de Janeiro. Cinco anos, eu dei a minha vida para construir esse bichinho todo. Sensacional! Até esses projetos de Copacabana são ainda da minha época. Então, ele se perdeu no tempo. Ele foi recuperado mais recentemente nas mãos da iniciativa privada, que deu uma outra conotação, da mesma maneira os trens metropolitanos.

Por que estou falando tanto do uso do solo?

Os trens metropolitanos sempre tiveram muita dificuldade de vingar. O que é vingar? É ele realmente transportar muita gente. Ele tem condições de transportar muita gente. O problema é que em função do uso do solo, os transportes têm picos de horários muito violentos nos trens metropolitanos, como tem também, da mesma maneira de Santa Cruz para o Rio de Janeiro, de Campo Grande para o Centro da Cidade. São grandes picos de horários durante a manhã e depois outro grande pico no retorno. No meio, no vale, não acontece nada. Então, você tem que investir muito dinheiro para poder ter frota, se for Metrô vai ter que ter energia, enfim, todo um sistema para poder resolver um problema de transporte de apenas uma hora, duas horas no máximo e depois no final da tarde.

O que é que acontece? Quando um sistema é operado pelo governo, ele acaba tendo um grande *déficit* como resultado. Para vocês terem uma idéia, São Paulo, que tem a linha Norte/Sul do Metrô e Leste/Oeste, as duas têm a mesma demanda e, portanto, as duas têm a mesma receita. Porém, o Metrô chegou a ter R\$ 600 milhões de *déficit* porque a linha Leste/Oeste tem uma concentração tão violenta, que era obrigado a transportar 60.000 passageiros por hora e por sentido, enquanto a outra 40.000.

Então, se investe muito menos, mas a soma das duas acaba num *déficit* monumental, tanto é que agora o Metrô de São Paulo conseguiu resolver o problema do *déficit* e está fazendo a expansão.

No caso do Rio de Janeiro, conseguimos de alguma forma fazer com que o Metrô possa sobreviver com as linhas 2 e 1, o que ninguém acreditava porque sempre achava que devia ser deficitário. Quem conhece meus estudos e trabalhos, sabe que sempre mostrei que o Rio não teria déficit operacional nenhum, operando a linha 1 com a linha 2 do Metrô porque a linha 1 se sustenta porque é Copacabana, um ônibus atrás do outro na N. S. de Copacabana, é um entra e sai.

Por outro lado, se pega Santa Cruz e as pessoas lotam o ônibus lá e só vão descer basicamente no Centro. Então, temos que corrigir isso e isso se corrige através de uma legislação do uso do solo, dando-se incentivo até mesmo de impostos, se for o caso, para poder gerar empregos ao longo de onde existem esses sistemas de transporte de massa. Aí as tarefas passam a ficar mais baratas para a população porque não adianta se fazer uma integração onde a população tem que pagar mais do que o sistema de transporte. Por exemplo: eu, para pegar o Metrô, terei que pagar a tarifa do Metrô e mais um delta de dinheiro para poder pegar o ônibus que vai me levar até o Metrô. A Prefeitura, com a Oportrans, fez uma coisa extremamente inteligente, quando fizeram a ligação da Gávea com o Metrô porque é o único caso no Brasil que você, fazendo uma integração do ônibus com o Metrô, só paga a tarifa do ônibus e nem o ônibus da empresa do ônibus, nem o Metrô, tem déficit desse processo. Então, todos ganham e ganha a população. Logo, essa criatividade, fazer é Engenharia Financeira, é uma coisa fundamental. Não adianta o sistema de ônibus do Rio, por exemplo, que era até pouco tempo fundamental para a cidade e ainda continua sendo, mas perdeu muito para as vans, etc., não pode ficar com aquela planilha burra, desculpem o termo, que não é culpa do Município do Rio, não é culpa do Rio de Janeiro, mas o país inteiro adota esse tipo de planilha.

Então, por exemplo, se eu chego e faço faixa seletiva, o governo faz corredores, enfim, como Curitiba fez, acaba tendo a mesma tarifa do Rio de Janeiro. Tem alguma coisa errada. Na bagunça do Rio de Janeiro, mal ou bem, você tem um sistema de transporte de ônibus de bom; em Curitiba é tudo arrumado e a tarifa é a mesma; em Cabo Frio a tarifa é a mesma do Rio de Janeiro.

Então, está na hora de aproveitarmos os Srs. Vereadores e começarmos a criar um pouco mais as coisas de uma forma mais objetiva. Quando se faz uma planilha e essa planilha diz: “Se a demanda cai porque a tarifa ficou alta, a população está numa situação difícil, a demanda cai”. Daí, perde no Hipercard, quer dizer, diminuiu a quantidade de pessoas por km na linha. Ah, então espera aí, temos que agora aumentar o valor da tarifa porque caiu. Se a gente raciocinar por absurdo e puséssemos uma tarifa não adequada à população, daqui a quatro anos não teríamos quase ninguém andando de ônibus exatamente porque cada vez ficaria mais caro e cada vez menos gente iria para o sistema, o que acabou trazendo nesse vácuo todo o sistema de transporte de vans, etc., que nós todos aqui conhecemos e fomos levar susto de repente no Rio de Janeiro.

Então, pegar um sistema de barcas entre Rio e Niterói, que em 1975 transportava 54 milhões de pessoas/ano, era o maior sistema de transporte do

mundo, eram 200 mil pessoas/dia. Hoje não tem 19 milhões de pessoas e a Ponte Rio-Niterói está abarrotada de automóveis, ônibus, etc., quer dizer, o que estou querendo mostrar com isso é que temos que acordar, temos que, de fato, ter uma política de transportes eficiente, mas sempre vinculada à tarifa. Não adianta se fazer planejamento de transportes se não considerarmos a tarifa, nem que seja para subsidiar, mas temos que ter conhecimento desse problema. Fazer racionamento de ônibus, racionalização do sistema de ônibus, mas não levar em consideração o problema tarifário, esse é um dos problemas do PDTU. Eu estive lá, através do Banco Mundial, e sempre coloquei isso à mesa, isto é, temos que ter o problema tarifário. Aprendi na vida que, quando o Metrô começou a ser deficitário, na época em que era do governo, o que acontecia? Não se fazia mais investimentos públicos. O Metrô começou a dar prejuízo, não tinha mais investimento nem para consertar o trem. Isso é fato.

Temos que aproveitar esse plano, já que foi feito o PDTU. Como disse o Secretário, o município fez um Plano Diretor de Transporte Rodoviário baseado no PDTU, aproveitando muita coisa que está ali. Na época do PDTU, batalhei pela Transpan, uma das melhores linhas que conheço. A Transpan passa por todos os *shopping centers*. Qual a vantagem? Achata o pico, é auto-suficiente. Sendo auto-suficiente, você pode passar para a iniciativa privada. Se tivéssemos levado até Del Castilho inicialmente, estaríamos com a Transpan hoje aqui. Isso fez mostrar na época o próprio PDTU no seu desenvolvimento.

A Lagoa-Barra, A melhoria do projeto da Lagoa-Barra temos que fazer, quer queiramos ou não. Tem que ser feito um projeto pela Subprefeitura da Lagoa-Barra. É um projeto em que conseguimos segregar o tráfego. O tráfego da Barra não interfere no tráfego da Gávea, do Leblon, etc. Você pode ir da Paulo de Frontin até a Barra sem sinal de trânsito. Está compatibilizado com a linha 4 do Metrô.

Montei, pela primeira vez, uma PPP, uma parceria público-privada, que está prevista inclusive nesse plano que estamos desenvolvendo com os Vereadores. É interessante porque é uma parceria público-privada, e você faz uma concessão administrativa, não pedágio. Não é pedágio, mas uma concessão administrativa. Quem pega os recursos é a própria iniciativa privada e você não onera o município nesse processo. Depois, se quiserem, podemos discutir isso aí. É um projeto desenvolvido que podia ter vingado nesse processo.

Tudo isso que estou falando de forma bem rápida, resumida, é para dizer que temos criatividade para solucionar esse nosso Plano Diretor. Lembrando isso: se tiver que incentivar o uso do solo, tem que incentivar... Peguem a linha 2 do Metrô. É um pico só de manhã, outro à tarde. Aí, quando chega aquele *shopping center* em Del Castilho, acaba o pico. Podem olhar a quantidade de pessoas que descem ali em Del Castilho. É toda hora, desde que abre o *shopping*, entrando e saindo gente, entrando e saindo gente. Isso barateia todo o sistema de transporte. Portanto, esse é o grande papel da Prefeitura, na minha opinião. E é o grande papel da Câmara. É o grande papel para fazer vingar alguma coisa e beneficiar a população, não só com transporte, mas com as tarifas. Tendo demanda, reduzindo os custos operacionais, você consegue ter uma tarifa muito mais acessível. E mais: utilizando a engenharia financeira, como é feito com as concessões rodoviárias, por exemplo. O próprio Metrô do Rio é feito com engenharia financeira, não por tabela. Não é uma tabela, uma

planilha, que chamo de burra. Chamo de burra, porque, se cair a demanda, tenho que corrigir. Cai num outro ano, outra vez... E assim vai sucessivamente.

É o que queria colocar para que começássemos a pensar um pouco mais e tornar o Rio de Janeiro algo fundamental para a população, principalmente na questão dos transportes.

O SR. PRESIDENTE (JORGE FELIPPE) – Indago ao Sr. Secretário se quer fazer alguma observação em relação à fala do Prof. Fernando Mac Dowell?

O SR. SECRETÁRIO AROLDE DE OLIVEIRA – Para ser Debate, tem que ter pimenta. Vou colocar uma pimenta. Tenho o maior respeito pela história e pelo conhecimento do Dr. Fernando Mac Dowell. Ele nos prestigia sempre com seus conhecimentos, com seus trabalhos. Apenas, como quem veio de fora, um estrangeiro nesse mundo, queria deixar alguma coisa que sirva para o Debate, como a questão da Auto-Estrada Lagoa-Barra. Acho que as questões da modernidade estão cada vez mais restringindo o transporte individual. E a Auto-Estrada Lagoa-Barra, com todos os tipos de projetos, pode até colocar faixa para ônibus, o que for, nunca será igual a uma linha 4 do Metrô. E o investimento, de cerca de R\$ 1 bilhão hoje, não sei se vai ser só isso. Esses projetos começam, e a gente não sabe como acabam depois. Esse investimento poderia ser canalizado como investimento público, de interesse geopolítico, para se fazer a linha 4 do Metrô.

A linha 4 do Metrô significa, no meu entendimento, indo até a Alvorada, uma expansão de duplicação, se não mais, da própria Lagoa-Barra, pela quantidade de veículos que tiraria dali, pois se trata de transporte de massa de alta capacidade. Essa seria minha colocação. Aquele complexo de mergulhões na Praça Sibelius, na entrada da Lagoa Rodrigo de Freitas, só vai deslocar esses congestionamentos para o túnel. Vão ter que duplicar o Túnel Rebouças, vão ter que duplicar a Voluntários da Pátria. Não sei como isso vai ser feito para esse trânsito, esse tráfego ser escoado. Esse é o ponto de vista, não do doutor em transporte, mas do leigo que está vivendo esse problema e conversando com todos os doutores nesses últimos anos. Então diria – e essa é a minha provocação construtiva para o Debate – que a linha 4 do Metrô para a Barra da Tijuca é prioritária. E ela duplica, se não triplica a Lagoa-Barra.

Muito obrigado.

O SR. FERNANDO MAC DOWELL – Já que jogou a pimenta, vamos em frente. Defender Metrô – dispenso qualquer comentário porque sou metroviário eterno, até debaixo d'água. Mas, Secretário, o que existe é o seguinte: não significa que você, fazendo o Metrô, vai parar todo o sistema viário do Rio de Janeiro. Existe uma coisa fundamental que é a seguinte: até trouxe aqui. Eu fiz toda uma parte, um desenvolvimento; o Rio de Janeiro vai receber o Porto de Sepetiba, que vai ser o maior porto do país, devido ao seu calado de 14,5m. Vai beneficiar violentamente o Rio de Janeiro e o Brasil, também. Para você ter uma idéia, é um porto que está previsto para movimentar 6 milhões de contêineres, segundo a empresa americana contratada na época. Hoje, o Brasil tem 5 milhões de contêineres. Só para ter uma idéia. E estamos atrasadíssimos nessa área portuária; atrasadíssimos mesmo. Bom, então o Rio

tem toda uma situação. Vai haver uma puxada de desenvolvimento imediatamente para o lado do Porto de Sepetiba. Depois, lá em Itaguaí, onde vai ter a refinaria; São Gonçalo vai ter o pessoal todo treinado para as refinarias e assim sucessivamente. Deve nascer o porto do Norte Fluminense. Não teria tempo aqui de dizer por que estou pensando dessa forma.

Ninguém aqui brigou mais pelo arco rodoviário. Por quê? Para tirar o tráfego de caminhões da Avenida Brasil. Montei para a Ponte Rio-Niterói as quatro faixas e o horário de caminhões porque parava Niterói inteira. Então, não adianta a gente querer fazer um discurso de que a linha vai ser fundamental. É claro que a linha 4 é importante. Ninguém está dizendo que não seja, e ela deverá ser feita. Mas vem aquela velha história. Ela foi mal feita, sob o ponto de vista de que ela acabou ficando com uma tarifa extremamente elevada para o tipo de renda da população que nós temos. Então, temos que rever isso aí; fiz até um estudo na época, para a própria Prefeitura, mostrando que não adiantava fazer aquilo da forma como está. Até a concessionária ficou zangada comigo e tudo mais. Depois, um dia reconheceu que eu tinha razão, dentro do processo, da forma que estava colocado. Então o Metrô é um problema todo operacional. Não elimina o sistema de estradas, não elimina isso. O Rio ainda tem que caminhar para fazer seu sistema viário melhorar, independente do Metrô. A linha C, da própria Prefeitura, é uma linha importante, vai beneficiar, vai resolver o problema da Avenida Brasil, da Linha Amarela. Vem a Transpan que vai resolver.

Olhem São Paulo: agora, com a greve, parou tudo; pelo menos ainda tinha lugar para colocar automóvel. Não podemos divorciar o desenvolvimento, como se o Metrô fosse resolver todos os problemas da cidade. Não vai. O que o Rio tem de melhor, em relação a São Paulo, é que São Paulo é uma cidade radial, que precisa de uma quilometragem monumental de Metrô, como é Paris. O Rio, não. O Rio precisa de poucos quilômetros para transportar mais gente do que a própria São Paulo. Paradoxalmente, o Metrô do Rio acaba sendo mais barato do que o Metrô de São Paulo. Porque é preciso fazer menos quilômetros, pela nossa configuração. Uma cidade com alta densidade demográfica, espremida entre o mar e a montanha, então o Metrô é uma grande saída. O problema nosso é que paramos de investir em Metrô, desde a época do Faria Lima. Pelo contrário, durante esse período todo, acabamos com a raça do Metrô. Infelizmente, é fato. Pegaram os carros do Metrô, tiraram as peças, não tinha dinheiro para repor, o Metrô foi reduzido de tamanho. São coisas reais, são coisas que não podemos fingir que estamos vendo isso – nessa dependência; o próprio Marcello Alencar – me lembro na época – era radicalmente contra dar concessão para a iniciativa privada. Mas não tinha outra saída. E teve que ser feito dessa forma. E foi a sorte ter sido feito dessa forma. Então, de qualquer maneira, não podemos ter em mente: – Ah, não vou mais fazer sistema viário. Isso não existe. São Paulo já fez todos e ainda está fazendo mais. Nós vamos fazer, Paris nunca parou de fazer. Tenho fotos: tudo parado e o Metrô do lado; e o pré-Metrô, na Alemanha. Andei por todos esses países e em todos o mesmo tipo de problema. Ninguém, até hoje, detonou o automóvel. Está para nascer quem vai detonar o automóvel. Então, temos que chegar e fazer um discurso pé no chão. Temos que fazer? Tem que fazer Lagoa-Barra? Vai ter que ser feito mesmo, não tenha dúvida. O governo atual pode não fazer, o próximo pode não fazer... Fui o cara que brigou pela

Linha Amarela, sozinho neste estado. Sozinho. Linha Vermelha, preparei para o Brizola, para o Governador Brizola. Ninguém acreditava; mais de 20 anos prometida. E acabou sendo feita.

Secretário, também o admiro muito. A gente sabe, nós conhecemos muito, trabalhamos juntos, inclusive. Entendo até a sua colocação, mas não estou colocando o Metrô x sistema. Se naquela época a gente pudesse fazer, era mais fácil fazer, até para o PAN, a Lagoa-Barra, do que fazer o Metrô, em termos de recursos. Só por isso.

Então, temos que fazer. Temos. O Túnel Zuzu Angel nunca teve ventilação. Ele não era para ter aqueles congestionamentos enormes dentro dele. Muitas coisas nós vamos ter que corrigir. E vamos ter que refazer a Lagoa-Barra, não tenha dúvida nenhuma. Fazer a C. Fazer o Arco Rodoviário. Tudo isso vai ter que ser feito, não tem saída. É isso que eu queria colocar. Mas eu sou metroviário.

O SR. SECRETÁRIO AROLDE DE OLIVEIRA – Eu agradeço as suas colocações. Eu também não estou colocando um X o outro. Nós estamos tratando do Plano Diretor da Cidade onde o cobertor orçamentário é curto e tem que estabelecer prioridades. Apenas essa questão Barra-Zona Sul foi que eu coloquei como sendo a prioridade nesse momento. No meu entendimento, até que você possa me convencer do contrário, é preciso construir o Metrô. E não construir a Lagoa-Barra. Essa é a colocação. Ambos são importantes, naturalmente.

Muito obrigado.

O SR. FERNANDO MAC DOWELL – E nós aqui não vamos construir nada. Nós estamos aqui só para dar diretrizes ao Plano Diretor.

O SR. PRESIDENTE (JORGE FELIPPE) – Você quer apresentar o *power point*?

Quer fazer alguma apresentação?

O SR. FERNANDO MAC DOWELL – Todo o desenvolvimento do Rio virá para cá, para o Porto de Sepetiba. Está certo?

Hoje, eu estou fazendo o PAC do governo federal, por exemplo, na parte lá de Santa Catarina. O Presidente da República reconheceu qual é a importância de um porto. Nós não temos calado no Brasil. Para vocês terem uma idéia, vocês pegam o Porto de São Francisco, o Porto de Santos, só 40% da frota mundial pode acostar nos nossos portos. Hoje, Paranaguá, com a soja, o navio é cheio até um determinado nível e tem que sair vazio de lá, porque o cais não tem profundidade. Então, o Presidente entendeu esse processo. E o PAC, para você ter uma idéia, tem R\$ 1,2 bilhão só para problemas de aprofundar os canais, aprofundar onde os navios vão acostar. Nós aqui temos 14,5m de profundidade, o que significa que mais de 95% da frota mundial de contêineres pode aportar.

O próprio projeto da Prefeitura pode mudar, pode não mudar, mas vai ter que ser feito, que é o Túnel da Grota Funda, porque aquela serra não suporta mais o trânsito. Como também vão ter que ser feitas as passagens subterrâneas.

A Avenida das Américas vai virar uma via expressa. Não há dúvida nenhuma quanto a isso, são coisas que serão feitas para poder ampliar a capacidade de escoamento, porque ninguém vai detonar automóvel. Nós estamos incentivando cada vez mais indústrias de automóvel no mundo inteiro. Não somos só nós. A maioria que veio hoje aqui, veio de automóvel.

Aqui está o anel, que o Secretário falou, que é fundamental. A Prefeitura já está com ele quase todo pronto.

Aqui, a Linha Vermelha. Repare o arco, para tirar todo o tráfego que não tem nada a ver com o Rio de Janeiro, que passa hoje na Avenida Brasil e que não tem nada a ver com o Rio de Janeiro, mas que vai ter de levar cargas e apanhar cargas no Porto de Sepetiba. Então, todo esse desenvolvimento vai ser dado por lá.

E esse pedacinho pequeno, amarelinho, é a Lagoa-Barra. É uma coisinha desse tamanho. Desse tamanhozinho! Mas que é um inferno, um absoluto inferno. Apesar de ser deste tamanhozinho. Então, não tem sentido, ainda mais com o meio ambiente a ser preservado.

O Rio de Janeiro já faz um favor ao meio ambiente, que São Paulo não faz. Eu não sei se vocês sabem que 45% dos automóveis no Rio de Janeiro ficam na garagem. São Paulo, não. O carioca anda de ônibus. O carioca anda de Metrô. O executivo carioca anda de Metrô e anda de ônibus. A Barra anda de ônibus e, agora, anda de vans. Então, isso não ocorre lá. Na pesquisa que fizemos com o governo do estado, com 300 mil entrevistas, das quais acabamos usando cento e tantas mil, nós perguntávamos (que era uma das coisas que deveríamos estar fazendo hoje – não estamos fazendo – utilizar os estudantes. Onde o Detran faz a vistoria, aproveita e faz a pesquisa, como fizemos em 1998): o que é que o senhor fez ontem? Mora na Tijuca? Usou o carro? Não? Onde ficou o carro? Ficou em casa? O senhor tem garagem? O senhor tem isso? Fizemos uns CDs interativos, demos aí para tudo que é lugar, inclusive para a Prefeitura do Rio de Janeiro. Quarenta e cinco por cento dos motoristas não saem. A frota do Rio de Janeiro não sai e nós temos esses congestionamentos. Isso é o que estou querendo colocar.

Quando a gente fala no Metrô, na Estação Central, ali, Pedro II com a Central, do Metrô, entravam 10 mil pessoas por hora. Antes da iniciativa privada, estava com 3 mil. Agora, está com 6 mil. Agora, 30 anos depois. É isso que estou querendo colocar. Está certo?

Não adianta também eu fazer qualquer coisa de transporte aquaviário se eu não tiver o trecho Estácio-Carioca-Castelo. Se não tiver esse trecho, vamos fechar para balanço. Aí, você descentraliza a integração do Metrô com os trens metropolitanos em cinco pontos distintos. Mas não é o que eu fiz em São Cristóvão. Eu aproveitei, na época, o Viaduto de São Cristóvão para fazer a minha Estação do Metrô. Eu peguei as catracas da estação do trem, coloquei no viaduto rodoviário da Prefeitura e estão lá até hoje, as catracas. Eu não acreditei no que eu vi! Estão lá as catracas! São horríveis para as pessoas poderem descer para a Estação de São Cristóvão. Aquilo era provisório! Era só para uma obra.

O Rio está cheio desse tipo de problema, está lotado desse tipo de problema, de coisas provisórias que ficaram!

Então, é uma preocupação que eu pelo menos tenho, que nós todos deveríamos ter, de que isso aqui é uma realidade, o Porto de Sepetiba é uma

realidade! Nós temos que parar, no Rio, de achar que ferrovia é um problema do governo federal; aeroporto é um problema do governo federal. Não! Aeroporto é um problema nosso! As ferrovias também são problemas nossos! As rodovias federais também são problemas nossos!

Nós temos que participar mais desse processo. Qual é o lugar em que você tem um porto como Sepetiba, um aeroporto como o Santos Dumont, um aeroporto como o Galeão, tudo em nível? São Paulo não é assim! Paranaguá não é assim! Há serra, e aqui não, Nós temos uma infra-estrutura ferroviária fantástica, não tiramos partido de nada, de absolutamente nada!

Então, está na hora de sairmos dos discursos e, realmente, fazermos coisas para tornar esse Rio de Janeiro o maior centro distribuidor de contêineres. Por que tem que ser centro distribuidor de contêineres? Porque é carga limpa e cada tonelada custa US\$ 2 mil! Uma soja custa US\$ 200. E nós com pouca carga podemos movimentar um mundo de coisas!

Para vocês terem uma idéia, Hong Kong é do tamanho do Rio de Janeiro! Movimenta 20 milhões de contêineres. Vocês sabem qual é o movimento do Rio de Janeiro? Trezentos mil. O Rio está lá embaixo. Você pega Santa Catarina, Itajaí e São Francisco do Sul, que são dois portos pequeninhos, de rio, inclusive, juntos vão a 800 mil contêineres. O Rio, 300 mil. Não é mais o segundo, não é mais o terceiro, não é mais o quarto, ele está lá para trás. Por quê? Por que nós estamos perdendo tanto? Santos deu uma guinada! Quando o Porto do Rio Grande chegou perto de Santos, Santos tinha 1 milhão de contêineres, em três anos passou para 2,5 milhões de contêineres.

Agora, vocês imaginem: são mais de US\$ 2 mil a tonelada. São mais de 18 pessoas que trabalham por contêiner, cada um com os melhores salários, como estivadores, todo esse pessoal; que trabalham com renda maior do que essas cidades todas. Você muda. A fisionomia do Rio de Janeiro, muda!

Então, era isso que eu queria colocar, para vocês terem uma idéia.

Esse aqui é o porto, o nosso porto. Esse aqui é o que está pronto, está em operação hoje. Mas, ele é um mundo! Está certo?

Eu posso deixar, inclusive, o “cedezinho” que eu fiz, deve ter umas 20 folhas... Aqui é Sepetiba?

São aspectos para a gente poder se ligar. O tamanho desse porto é um troço monumental!

Aqui são as linhas da Barra e Jacarepaguá.

Então, vocês podem reparar que onde tem as concentrações de desenvolvimento é Linha Amarela, Lagoa-Barra.

Hoje, mais de vinte e tantos por cento que vão para a Barra vêm da Zona Sul.

A Barra se fizesse o pedágio na entrada, se fosse um município, ela poderia se auto-sustentar. Agora, o problema não é esse. Todo mundo quer vir para a Barra, acaba com a vida da Barra, e ninguém consegue andar na Barra. Hoje, os congestionamentos são violentos.

Então, tem que melhorar! Porque se ninguém viesse para a Barra, se fossem só os moradores da Barra que andassem e saíssem da Barra, não precisaria Lagoa-Barra nenhuma! Não é isso que eu estou querendo colocar. Só que você não pode chegar e colocar porteira. O cara não vai poder chegar lá.

Pode ir passando.

Bom, eu vou deixar o CD, para quem quiser, se a Prefeitura quiser o “cedezinho”...

Eu não coloquei nem a Lagoa-Barra, aí (Risos). É, nem coloquei. Mas, eu vou te dar o cedezinho de presente (Risos)...

Essa aqui é interessante. Olha o transporte de massa no Rio. O que houve? Isso é fato! Está aqui.

A Ponte e as Barcas.

Aqui está parado até em 1996, quando, então, tomaram-se as providências para poder tentar reverter esse processo todo.

O SR. PRESIDENTE (JORGE FELIPPE) – Muito obrigado.

O Sr. Secretário Municipal de Transportes, Deputado Arolde de Oliveira, antes de iniciarmos os trabalhos, nos advertiu de que teria um compromisso e que não poderia permanecer até o final do nosso encontro. Quero liberar V. Exa., fique, inteiramente à vontade para honrar o seu compromisso, agradeço a presença, o Sr. Subsecretário continuará aqui.

E eu vou botar um pouquinho de pimenta agora, hoje é dia de pimenta.

Muito obrigado, Sr. Secretário.

Quer fazer algum comentário, qualquer coisa? V. Exa. esteja inteiramente à vontade. Então, está bom.

Quero registrar a presença do nobre Vereador Stepan Nercessian e da nobre Vereadora Silvia Pontes.

Minha origem é uma região muito humilde, muito sofrida. Eu nasci e me criei em Bangu, moro em Bangu. E o sistema ferroviário já atendeu 1.600.000 pessoas por dia, já estive numa situação catastrófica e agora parece que está melhorando.

Mas nos dói muito imaginar o seguinte: a Zona Sul, com um sistema de Metrô, que atende, efetivamente, às suas necessidades, as linhas de ônibus, ali, na Zona Sul, Vereador Romualdo Boaventura, é algo assim extraordinário. Pare ali na Nossa Senhora de Copacabana e veja quantos ônibus passam ali por minuto e vazio, absolutamente vazios.

Agora, vamos para a nossa Zona Oeste. Meus Deus, é um sofrimento! Então, de madrugada, não tem condução! não tem condução! A mesma coisa é que na questão da Saúde, mas vamos ficar aqui no Transporte.

A Câmara Municipal, há poucos dias, através de uma CPI instituída e por mim presidida, contatou que o Plano Diretor Decenal vigente não tem respeitado o seu Artigo 23. O Artigo 23 versa sobre o limite da capacidade edilícia na Cidade do Rio de Janeiro. Estabelece o seguinte: “Só pode construir o equivalente à metragem quadrada do terreno.” Se tem um terreno com 100 metros quadrados, ainda que verticalizado, só se pode construir o equivalente aos 100 metros quadrados. O Vereador Romualdo Boaventura integra a CPI comigo.

E esse dispositivo foi inserido em 1992, exatamente, preocupado com o sistema de transporte rodoviário da Cidade do Rio de Janeiro, pois já naquela ocasião se antevia uma catástrofe, se não edificada a Linha Amarela! Entretanto ela o foi. Contudo, desatendido esse dispositivo legal, o que estamos vendo hoje é que na Barra da Tijuca já temos um número de licenças concedidas, não edificadas ainda, mas concedidas, para mais de 70.000 apartamentos, em média

dois veículos por imóvel, 140 mil veículos. E há, ainda, uma capacidade edilícia de, pelo menos, uma parcela idêntica já construída. Nós ficamos imaginando o seguinte: o trânsito da Cidade do Rio de Janeiro vai suportar isso? Essa relação Barra da Tijuca com os demais pontos da cidade, nossas estradas comportam essa catástrofe que está por vir? Ao abrirmos os jornais de hoje, em suas páginas, veremos anúncios de empreendimentos na Barra da Tijuca e no Recreio; está lá em todas as páginas, jornal O Globo, por exemplo. Pegue o jornal O Globo de hoje, e veja; a semana inteira é assim!

Então, isso nos angustia. Eu indago à Secretaria Municipal de Transporte: qual a nossa expectativa em relação a essa questão?

O SR. SUBSECRETÁRIO – DALNY SUCASAS – Nobre Vereador, com certeza. A Barra da Tijuca, realmente, é uma preocupação. Existem áreas impressionantes com potencial de ofertas de habitações. A gente fala muito de península, península... península é a Gleba E. A gente tem a Gleba F que dá duas Penínsulas. Tem o Centro Metropolitano da Barra, que dá quatro, cinco penínsulas, é maior do que Ipanema e Leblon juntos. E, sem dúvida, precisamos investir na solução desse problema.

O que a Prefeitura tem de concreto, como o Secretário colocou, é uma carteira de projetos da Barra, o Professor Mac Dowell falou da ligação C, mas nós temos a ligação B; também, nós temos a Grotta Funda, complemento do Anel Viário; temos o T-5; temos a Linha 4 do Metrô. Concordo com o Professor Mac Dowell, temos que duplicar a Lagoa-Barra, andar junto com o Metrô, uma coisa não exclui a outra, são complementares; não existe sistema de transportes que só o Metrô resolva, senão se transformaria tudo em rua de pedestre, não é essa a concepção.

Não adianta construirmos 150 mil novas unidades habitacionais na Barra da Tijuca, se nenhum desses projetos saem do papel. Eu acho que, realmente, o que a Prefeitura tem que fazer, e é o que a Secretaria de Transportes está fazendo, porque ela avalia o impacto viário, é frear esse tipo de coisa, e buscar, até junto à iniciativa privada, uma parceria para ajudar na solução dessa questão. A capacidade de investimento da Prefeitura – o pessoal do Orçamento até está aqui presente – é limitada. Temos 600, 800 milhões/ano de capacidade de investimento, mas esse recurso não é só para transporte; temos de investir em todas as demandas que uma cidade como a nossa tem.

Então, realmente, fica muito complicado.

Se você pensar nessa carteira de projetos que temos, bate algo em torno de cinco, seis, sete bilhões de reais. Se eu botar isso dentro da minha cota de investimentos da Prefeitura, sozinho não resolvemos. Acho que a Câmara é uma grande aliada nisso, no sentido de transformar numa necessidade geral, de comprometer a sociedade como um todo. O nível de diálogo, hoje, com o Governo do Estado, é muito bom. Acho que estamos vivendo uma perspectiva com o Porto de Itaguaí, com a CSA saindo ali em Santa Cruz, com o próprio Pólo Petroquímico de Itaboraí, que não fica propriamente na nossa cidade, mas vai gerar um intercâmbio de viagens, de deslocamentos e de negócios muito importante. É uma oportunidade de botarmos tudo isso em conjunto e criarmos uma frente pró-transporte, pró-mobilidade na nossa cidade.

A saída, não tenha dúvida, Vereador Jorge Felipe, é por aí. Eu também, como morador, técnico, funcionário de carreira da Prefeitura – não sou político, sou técnico, estou lá como Subsecretário –, preocupo-me muito com essa questão de acesso à Barra. Isso leva junto outras questões, como a favelização, por exemplo. As pessoas não conseguem sair nem chegar; então, ficam lá. O Rio das Pedras, daqui a pouco, está verticalizando-se – vamos ter Rio das Pedras 2, 3, 4... Realmente, é importantíssimo colocarmos essa questão como um foco de necessidade e de solução.

Acho que a Câmara está de parabéns em levantar e discutir isso. A Secretaria de Transportes tem toda a boa vontade, toda a necessidade e toda a obrigação de estar junto e construir uma saída que seja factível. Não sei de que maneira poderemos criar um fundo implementador de transportes, junto a essas novas unidades, que seja gerido com o Poder Judiciário, com o Poder Legislativo, com o Poder Executivo e que seja efetivamente implementado, para que não caiamos na história da CPMF, que é para a Saúde e depois vira para tudo; da CID, que não vai para lugar nenhum. Precisamos criar algum tipo de mecanismo que viabilize esses projetos que já existem. A ligação B e a ligação C são quase paralelas à Linha Amarela, jogando mais para cima, interligando com a Avenida Brasil. São fundamentais. Na Grota Funda, não há dúvida: temos de continuar a Avenida das Américas. O Recreio está explodindo, e logo, logo vai aquele lado de lá, além do morro, explodir. E a ligação com a Zona Sul? Se conseguirmos viabilizar o T-5 – tenho fé –, já vai ser um primeiro passo, e conseguiremos arejar a área da Barra da Tijuca. Acho fundamental para o desenvolvimento da cidade.

Isso nos preocupa, realmente. V. Exa. tem toda a razão.

O SR. PRESIDENTE (JORGE FELIPPE) – Vamos ouvir agora o Vereador Romualdo Boaventura.

Eu gostaria de adotar a dinâmica de um debate, de fazer indagações aos nossos palestrantes de forma a que possam esclarecer as dúvidas que nos angustiam.

O SR. VEREADOR ROMUALDO BOAVENTURA – Boa-tarde todos. Boa-tarde, Vereador Jorge Felipe. Relator que tem segurado de forma bastante efetiva, bastião desta Comissão do Plano Diretor. Em todas as Audiências que temos tido, o Vereador Jorge Felipe está aí firme e forte, com esta Comissão do Plano Diretor, que já havia sido estabelecida antes do meu retorno à Câmara de Vereadores. Vi isso com muito bons olhos porque em outros mandatos nunca vi nenhuma discussão efetiva com referência ao Plano Diretor da cidade.

Eu gostaria de pegar algumas colocações que ouvi aqui, o Prof. Fernando Mac Dowell, com relação, particularmente, a essa questão das políticas de transportes com o uso do solo. Ele disse uma coisa que é muito importante. Por que digo isso? Porque, como Vereador Jorge Felipe, sou morador da Zona Oeste do Rio de Janeiro, e, no jornal de hoje, em todas as páginas, vamos ver anúncios de empreendimentos na Barra da Tijuca e no Recreio: pega o jornal O Globo de hoje! A semana inteira é assim! Isso nos angustia. Indago à Secretaria Municipal de Transportes: “Qual a nossa expectativa em relação a essa questão?”

O SR. SUBSECRETÁRIO DALNY SUCASAS – Bem, nobre Vereador, com certeza a Barra da Tijuca é uma preocupação. Existem áreas impressionantes, com potencial de oferta de habitações. A gente fala muito em península, península – península é a Gleba E. A Gleba F dá duas penínsulas, e o Centro Metropolitano da Barra, quatro, cinco penínsulas, maior do que Ipanema e Leblon juntos. Sem dúvida, precisamos investir numa solução para esse problema.

O que a Prefeitura tem de concreto, como o Secretário colocou, é uma carteira de projetos para a Barra. O Professor Mac Dowell falou da ligação C, mas temos a ligação B, também. Temos a Grota Funda, o complemento do anel viário. Temos o T V, a linha 4 do Metrô. Concordo com o Professor Mac Dowell, temos que duplicar a Lagoa-Barra, andar junto com o Metrô. Uma coisa não excluiu a outra, são complementares. Não existe sistema de transporte que só o Metrô resolva. Senão, seria só transformar tudo em rua de pedestre. Não é essa a concepção. Acho que temos que andar em paralelo. Não adiante construirmos 150 mil novas unidades habitacionais na Barra da Tijuca se nenhum desses projetos sai do papel. Acho que, realmente, o que a Prefeitura, o que a Secretaria de Transportes está fazendo, porque avalia o impacto viário, é frear esse tipo de coisa, e buscar, até junto à iniciativa privada, uma parceria para ajudar na solução dessa questão. A capacidade de investimento da Prefeitura – o pessoal do Orçamento está presente – é limitada. Temos R\$600 milhões/ano, R\$ 800 milhões/ano de capacidade de investimento, mas não para transporte. Temos que investir em todas as demandas que uma cidade como a nossa tem. Realmente, fica muito complicado.

Se pensarmos, essa carteira de projetos bate em alguma coisa em torno de R\$ 5 bilhões, R\$ 6 bilhões, R\$ 7 bilhões! Então, se botar isso dentro da minha cota de investimento Prefeitura, sozinho a gente não resolve. Acho que a Câmara é uma grande aliada para transformamos isso numa necessidade geral, comprometendo a sociedade como um todo. Acho que o nível de diálogo, hoje, com o Governo do Estado é muito bom. Acho que estamos vivendo uma perspectiva, com o Porto de Itaguaí com a CSA, saindo em Santa Cruz, com o próprio pólo petroquímico de Itaboraí, muito bom. Não é efetivamente na nossa cidade, mas vai gerar um intercâmbio de viagens, deslocamentos, negócios, muito importante. É uma oportunidade para colocarmos tudo isso em conjunto, e criarmos uma frente pró-transporte, pró-mobilidade da nossa cidade.

A saída, não tenha dúvida, Vereador Jorge Felipe, é por aí. Como morador, técnico, funcionário de carreira da Prefeitura – não sou político, sou um técnico, estou como Subsecretário –, me preocupa muito essa questão efetiva da acessibilidade à Barra. Isso leva junto outras questões, como a questão da favelização. As pessoas não conseguem sair e nem chegar, e ficam lá! Rio das Pedras, daqui a pouco, estará se verticalizando. Vamos ter Rio das Pedras II, III e IV. Realmente, é importante colocarmos essa questão como um foco de necessidade e de solução. Acho que a Câmara está de parabéns em levantar e discutir isso. A Secretaria de Transportes tem toda a boa vontade e obrigação de estar junto com vocês, tentando construir uma saída que seja factível.

Não sei de que maneira poderíamos criar um fundo, um fundo implementador de transporte, junto a essas novas unidades, que possa ser gerido

com o Poder Judiciário, com o Legislativo, com o Executivo. Que seja efetivamente implementado para que não caiamos nas CPMFs da vida, nas Cides. Acho que a gente precisa criar algum tipo de mecanismo que viabilize esses projetos que já existem. As ligações B e C são quase paralelas à Linha Amarela, jogando um pouco mais para cima, interligando com a Avenida Brasil. São fundamentais! A Grota Funda, não tenha dúvida, temos que continuar a Avenida das Américas. O Recreio está explodindo! Logo, logo, aquele lado de lá, além morro, também vai explodir. Se conseguirmos viabilizar o T-5, e tenho fé que consigamos, vai ser o primeiro passo, e a gente consegue arejar a área da Barra da Tijuca. Acho que isso é fundamental para o desenvolvimento da cidade.

O SR. PRESIDENTE (JORGE FELIPPE) – Bem, vamos ouvir agora o Vereador Romualdo Boaventura.

Gostaria de dar a dinâmica de um Debate, fazendo indagações aos nossos palestrantes de forma que possamos esclarecer as dúvidas que nos angustiam.

O SR. VEREADOR ROMUALDO BOAVENTURA – Boa-tarde a todos. Boa tarde , Vereador Jorge Felipe, Relator que tem trabalhado de forma bastante efetiva, como um bastião do Plano Diretor. A todas as Audiências a que temos ido, o Vereador Jorge Felipe comparece, firme e forte.

Esta Comissão do Plano Diretor já havia sido estabelecida quando de meu retorno à Câmara de Vereadores. Vi com bons olhos porque, em outros mandatos que por aqui estive, nunca ouvi nenhuma discussão efetiva com referência ao Plano Diretor da Cidade.

Queria pegar algumas colocações que ouvi do Professor Mac Dowell, particularmente com relação à questão da relação das políticas de transporte com o uso do solo. Ele falou uma coisa muito importante. E por que digo isso? Porque, como o Vereador Jorge Felipe, sou morador da Região Oeste do Rio de Janeiro. Fui eleito, basicamente, por lá. A Região Oeste é 48% da área física do Rio de Janeiro, e a gente considera sempre, na Região Oeste, a Barra da Tijuca como uma coisa à parte. É sempre chamada de Região Oeste, mas o que consideramos verdadeiramente Região Oeste é de Realengo a Santa Cruz. A Região Oeste vem se tornando um dormitório da Cidade do Rio de Janeiro. E, com relação àquilo que o Sr. falou, da expectativa do retorno em relação à tarifa, se o Sr. tem uma região que é um local de dormitório, certamente vai acontecer. Vai pegar o ônibus lá na ponta e vai até o seu local de trabalho, enfim, o Centro da Cidade. Então, essa é uma característica que estou achando difícil de mudar. Mudará com relação ao Porto de Sepetiba, ao Porto de Itaguaí. Até vi uma reportagem recente no Jornal do Brasil – o próprio Prefeito dizia isso – sobre a expectativa de um *boom* imobiliário que vai acometer Santa Cruz, Campo Grande, toda aquela região, em função do Porto de Itaguaí. E nós lá nos ressentimos violentamente, nós nos preocupamos – e essa é uma preocupação que eu tenho, muito grande. Porque nós estamos falando de Plano Decenal, Subsecretário. Eu queria saber o que nós estamos pensando para nosso Rio de Janeiro, para, particularmente, aquela região, em termos de transporte.

Até quero ressaltar a disponibilidade, a frequência com que o Secretário de Transporte tem vindo a esta Casa. Em um mês, parece que é a terceira vez

que eu tenho o prazer de vê-lo. Então, temos que ressaltar isto aqui: é a terceira vez que vemos o Secretário Arolde de Oliveira com toda a sua equipe nesta Casa, discutindo questões relativas ao transporte, nunca se omitindo na nossa Câmara de Vereadores.

Já vimos, já falamos do T-5, que, me parece, pelo que eu entendo, uma solução para um problema que já existe. Então, desafogar aqui, desafogar ali. Mas nós estamos tratando de Plano Diretor, e estamos todos aqui convictos dessa perspectiva de crescimento daquela região, de adensamento democrático lá naquela região. Certamente, se tivermos o tipo de política de transporte que temos para esses próximos 10 anos naquela região, até mesmo para interligar, vamos passar de um outro foco, vindo de lá para cá simplesmente, mas com uma fixação lá. E aqueles bairros vão começar a se interagir violentamente, com todas as questões de serviço, moradia, enfim.

Então, eu queria saber o que nós estamos pensando para os próximos 10 anos. O próprio Professor, também, pode entrar nesse Debate, porque hoje, é complicado! O Centro de Campo Grande, o Centro de Bangu... Santa Cruz é um pouco menos, porque é uma região um pouco menos densa, um pouco mais espalhada, mas também já tem seus transtornos no Centro. O que nós estamos pensando para aquela região em termos de Plano Diretor para os próximos 10 anos, com esse provável adensamento populacional em função do desenvolvimento e em função do Porto de Itaguaí.

O SR. PRESIDENTE (JORGE FELIPPE) – Vamos começar pelo Sr. Subsecretário e, depois, o Professor Fernando Mac Dowell.

O SR. SUBSECRETÁRIO DALNY SUCASAS – Nobre Vereador Romualdo Boaventura, como o Professor Mac Dowell colocou, o Rio tem uma rede ferroviária fantástica. Dentro da Cidade do Rio de Janeiro passam 150 km de ferrovia. E é impressionante, por exemplo, Santa Cruz, Campo Grande e Bangu... Vemos a Av. Brasil engarrafada o dia inteiro e ninguém usando o trem... Acho que o trem é a nossa aposta de ligação Centro-Zona Oeste. Nós temos que incentivar cada vez mais e interagir com o Governo do Estado. Hoje já existe um diálogo que nós não tínhamos. Foi criado em nível estadual a Agência Metropolitana de Transporte Urbano...

O SR. VEREADOR ROMUALDO BOAVENTURA – Posso fazer um adendo? Me parece que é até um pouco cultura isso, pelos anos e anos que nós vivemos... Por exemplo, eu, venho à cidade, pego o carro e boto na Av. Brasil. Se tivesse um sistema de transporte com trem, que hoje está mais confiável, se o serviço que é prestado, hoje, pelo trem fosse mais divulgado... Porque se criou uma cultura de que o trem ainda é aquele serviço que a gente tinha há anos atrás que era um desastre para o passageiro, para o usuário com um nível médio! Ele não se aventura...

O SR. SUBSECRETÁRIO DALNY SUCASAS – Na verdade, rotulou-se o transporte ferroviário como sendo uma coisa assim muito ruim, uma coisa que só realmente o desesperado que pegava o trem... A verdade é essa. Criou-se uma cultura que nós precisamos reverter, porque a gente viaja por aí, pega o trem, e

acha lindo, maravilhoso! Aqui é uma vergonha andar de trem... Pára com isso! Não tem sentido... Jogamos fora uma oportunidade instalada que custa muito dinheiro para se implantar uma rede de 150 km de ferrovia.

Então, acho que precisamos, sim, investir nas estações. Não tem sentido você fazer integração em Santa Cruz e em Campo Grande e a pessoa ter que andar 600 metros para descer do ônibus e pegar o trem... Ele não vai pegar nunca! Ele não vai subir uma escada de sei lá quantos degraus para dar a volta e sair...

Então, nós precisamos atacar esse foco! São focos e são pontos que nos dão de forma conjunta, com um custo mais barato. Precisamos esse tipo de coisa.

Acho fundamental que realmente a cidade consiga a ter uma demanda na própria Zona Oeste para parar com esse movimento pendular de todo mundo acordar 3, 4 horas da manhã para conseguir chegar aqui às 7, 8h. E depois voltar. É um desconforto, um descalabro! A nossa expectativa é que realmente criando esse cinturão de negócios com a Siderúrgica do Atlântico, com o Porto de Itaguaí, possamos redistribuir, reorganizar, racionalizar o sistema de transporte. Acho que esse sistema de ônibus também é um sistema que carece... Agora em 2009, vencem as concessões dos ônibus... Acho que os Vereadores têm uma participação fundamental na questão, na próxima legislatura e devem trabalhar em conjunto com os técnicos. Acho que o Professor Mac Dowell tem bastante experiência, pode nos ajudar, é um defensor da Cidade, também... E criar uma estrutura que racionalize e reordene em função dessas novas demandas, porque a cidade está mudando. Não adianta mantermos concessões de linhas, porque isso era interessante há 30 anos, hoje em dia não tem mais sentido. Precisamos reorganizar. É fundamental essa participação e o Plano Diretor pode ser uma ferramenta para alinhar esse vetor nesse sentido. Esses são os caminhos naturais. A Zona Oeste com essas perspectivas de novos negócios, novos empreendimentos e com geração de emprego, ela tem um sistema viário possível, confortável em relação a outras coisas. Nós não temos gargalos com necessidade de túneis entre Campo Grande, Santa Cruz, entre Bangu e... É possível racionalizar e criar uma mobilidade e um transporte eficientes para aquela região que vem sendo muito penalizada. O modelo que nós temos hoje é um modelo complicado, porque com 70 quilômetros de distância você paga uma tarifa de R\$ 2,00, o empresário de ônibus acaba tirando o ônibus, transformando-o em rodoviário, cobrando R\$ 4,00, R\$ 5,00 reais e a população de lá não tem condição de pagar esses R\$ 4,00, R\$ 5,00 reais para vir para a cidade. Então, você vai excluindo as pessoas, você vai transformando as pessoas em indigentes, pessoas produtivas, competentes e que têm que participar. É um foco interessante.

O SR. VEREADOR ROMUALDO BOAVENTURA – Só para acrescentar, Vereador Jorge Felipe, porque eu me lembrei agora, quando daquela Audiência Pública da nossa Comissão de Finanças, Orçamento e Fiscalização Financeira em que esteve aqui presente o Secretário de Transportes, até com relação a essa questão da participação privada, das parcerias, das PPPs, o Secretário de Obras Eider Dantas nos colocou que foi, inclusive, não sei se aberta a Licitação, não sei bem, mas quando se colocou isso os interessados na

questão do Túnel da Grota Funda queriam que se estabelecesse ali, não sei se o senhor pode falar, um pedágio para passar no Túnel da Grota Funda. Seria uma parceria público-privada com pedágio, mas que a Prefeitura não aceitou, porque os pretendentes queriam que se fechasse aquele acesso viário para que pudesse se concentrar tudo ali sem a alternativa do acesso viário. Com o aumento que está previsto para a região é uma visão curta na minha opinião, e o acesso viário tem que permanecer, porque ele já está ali, a Prefeitura não pode abrir mão disso. A alternativa do túnel é que daqui a pouco ela vai se apagar, quer dizer, num estudo um pouco mais aprofundado daria para ver isso, e ele me disse que as pessoas não querem participar desse Processo de Licitação do Túnel da Grota Funda, porque eles queriam, que dentro do Edital de Licitação, fosse previsto o fechamento do acesso viário.

Gostaria que você falasse sobre isso, que é um problema porque aquilo ali é um gargalo; é quase que impraticável passar na Grota Funda.

O SR. SUBSECRETÁRIO DALNY SUCASAS – Realmente existe esse comentário, porque todo concessionário de rodovia pedagiada, a coisa que ele tem mais pavor são as rotas de fuga, onde o cara pode fugir do pedágio, então, ele já fica olhando aquilo. Eu conversei com pessoas que participaram dessa Licitação, e a minha colocação sempre foi a seguinte: faça a conta de quantos quilômetros tem a Grota Funda? Treze, 14 quilômetros. Quanto custa o litro de gasolina? Bota o pedágio no preço do litro de gasolina, se você conseguir equilibrar isso ninguém vai lá, ninguém vai fugir, vai pagar o pedágio, não tenha dúvida. Põe R\$ 2, R\$ 2,20 porque ninguém vai pagar R\$ 2,50, R\$ 2,70 num litro de gasolina.

Então, é simples. Mas está mudando, eles estão começando a sentir que concessão e infra-estrutura urbana é um grande negócio, porque temos muita coisa para construir, mas muita coisa para manter, muita coisa para fazer e essa visão, as empreiteiras, as grandes corporações estão começando a vislumbrar, o que é bom, porque precisamos desses recursos.

O SR. PRESIDENTE (JORGE FELIPPE) – Professor, fique a vontade.

O SR. FERNANDO MAC DOWELL – Numa rodovia concedida – eu sou favorável a concessões – mas eu também sou a favor de a pessoa poder usar ou não, a rodovia concedida. Se a pessoa quiser ir pela Grota Funda, como o Secretário disse, o problema é dele, vai fazer as contas e vai ver que vai pagar muito mais do que se ele utilizar o pedágio. Quando eu montei a Via Lagos, que ninguém acreditava que pudesse dar certo, lá é caro, não há dúvida que é caro, mas uma coisa eu posso falar, quando eu apresentei na Audiência Pública a Via Lagos a Imprensa me perguntou se eu acreditava em Papai Noel. Naquela época estava muito bom o Plano Real, quando o dólar era um real, e eu mostrei para eles que eu estava no limite de tarifa, mas que quem não quisesse usar a Via Lagos usasse a Amaral Peixoto, sai do Rio, entra na Amaral Peixoto e vai embora. O Governo até duplicou parte e ainda vai duplicar o resto. Se o camarada quiser ir pela BR 101 e pela RJ 124, ele é livre, quer dizer, eu não o estou impedindo de chegar em Cabo Frio. Isso eu expliquei na Audiência Pública, mostrei a engenharia financeira numa linguagem em que a população

pudesse entender o processo, e também disse: que eu poderia fazer uma tarifa mais barata à medida que eu, ao invés de duplicar imediatamente, esperasse uns cinco, ou seis anos, havia feito um cálculo, e a tarifa cairia violentamente, porque eu não teria que fazer um investimento que hoje está em mais de R\$ 90 milhões em 18 meses. Aí, a população disse que não, que queria imediatamente. Eu fiz a diferenciação entre o fim-de-semana e o dia útil, para exatamente ficar mais barato, como também montei toda a área de saneamento da Região dos Lagos, toda aquela parte de águas. Vocês não ouviram mais falar em falta de água na Região dos Lagos, etc. Eu montei, e ninguém acreditava naquilo. Ninguém acreditava. Ainda consegui reduzir tarifa.

Depois, quase me mataram, todo mundo se juntou, porque eu peguei o turista. O turista, evidentemente, vai pagar a conta, porque se você abre a torneira e quer água, põe 20 pessoas na casa, quem pagará essa água? Depois, ele fecha a casa e só volta um ano depois. Eu não iria deixar a população residente pagar. Então, montei toda uma engenharia financeira, que foi aprovada pelo Banco Interamericano de Desenvolvimento, mandei para o BID. Diga-se de passagem, essas concessões eu e o Sanches fizemos. Só havia duas pessoas fazendo a negociação, mais ninguém, como fiz em toda a Barra também. Só que não me deixaram. Na véspera de entrega das propostas, o Governo mandou suspender, porque iriam vender a Cedae. Eu não gostei disso, discordei. Foi uma pena, porque 18 meses era o tempo para fazer o emissário da Barra. Em cinco anos, todo sistema de água e saneamento estaria à frente do desenvolvimento da Barra – isso no edital. Eu fiz os cálculos todos com o iniciativa privada.

Para vocês terem uma idéia – só para explicar o que significa: o César Maia e o Governador Brizola tinham feito esse esquema para fazer com iniciativa privada. Como o Tribunal de Contas do Estado deu o contra, da má forma como estava, eu fui chamado pelo Governador Marcello Alencar para tentar ver como resolveria esse problema. Bem, o que estava combinado? O Brizola daria 35 milhões de dólares. O César Maia daria 35 milhões de dólares, e a iniciativa privada o restante.

Eu fiz a engenharia financeira desse brinquedo todo, e sabem qual foi a conclusão a que cheguei – quase me mataram? Que o estado não precisaria dar 35 milhões de dólares, o Município não precisaria dar 35 milhões de dólares, mas os dois juntos poderiam receber 500 milhões de dólares. Reduzi as tarifas da Cedae em 10% e reduzi as tarifas do pessoal de menor poder aquisitivo em 50%.

Eu peguei esse trabalho – isso é fato –, mandei para o Banco Interamericano de Desenvolvimento para ver se o que eu tinha feito era alguma coisa que dava para ser feita, qual a opinião deles. Eles levaram três meses analisando a Via Lagos, o saneamento da própria região dos Lagos e a Barra da Tijuca inteira, como Jacarepaguá, Recreio dos Bandeirantes, a despoluição das lagoas. Montei isso. Eles levaram três meses e mandaram uma carta para o Brasil, dizendo que garantiram os financiamentos à iniciativa privada – não ao governo – à iniciativa privada, se viesse a querer.

Fui chamado pela diretoria do BNDES para saber como eu tinha conseguido aquela carta e ter conseguido entrar com os recursos no Orçamento do Banco Interamericano de Desenvolvimento. Então, querer fazer as coisas com a iniciativa privada, corretamente, você consegue. Agora você não pode é,

no meio do campeonato, começar a falhar, a andar muito devagar. Aí as coisas realmente acabam não acontecendo.

No caso específico que você está falando, existe um trabalho que estamos fazendo – eu e o Sidnei, que é do Metrô do Rio. Ele tem uma idéia de passar linhas do Metrô em Santa Cruz e em Campo Grande. No transcorrer desse trabalho que iremos ter com a Câmara, vou apresentar, mostrar qual a idéia – não quer dizer que isso resolverá todos os seus problemas – para integrar isso que estamos conversando: vem o Porto de Sepetiba, vem Vargem Grande, toda aquela região, já prevendo todo um sistema, ao longo do tempo, para se preservar a área. Acho que é esse o grande problema.

Quando fizemos o Metrô do Rio de Janeiro, vocês precisavam ver o que tinha debaixo do solo do Rio de Janeiro. Era terra de ninguém. Então, por onde passamos, na Rua Uruguaiana, eu e a minha equipe acertamos tudo: a Cedae ficou de um lado, a Light de um lado, e a Telemar de outro (à época era a Telerj). Fomos arrumando a casa inteira, pelo menos onde o Metrô passou.

Então, temos que preservar, como a Linha Amarela deveria ter sido preservada e não foi, como a linha Vermelha deveria ter sido preservada e ficou “essa preservação.” Todas essas linhas têm de ser preservadas, não pode deixar construir.

Quando eu brigava pela Linha Amarela, o pessoal dizia que eu era um sonhador, que a Linha Amarela, no Rio de Janeiro, era uma piada. Eu reuni todas as comunidades da Linha Amarela, sem governo, sem ninguém – nem a iniciativa privada acreditava em mim –, e montamos isso. Eu e a minha mulher íamos à igreja para juntar todo mundo e explicar sobre o projeto da Linha Amarela e fazer a concessão da Linha Amarela.

Então, isso é só para você ter uma idéia. Quando nós queremos e desejamos fazer... Nem a iniciativa privada acreditou, não quis nem me ajudar quando eu pedi um desenhista. Vocês me arrumam um desenhista? “Sr. Mac Dowell, o senhor está sonhando. Isso não existe. A Linha Amarela não existe”. Então, acho que temos que acreditar nas coisas e preservar essas áreas, para ficar mais barata a construção na época em que tiver que ser feita.

O SR. PRESIDENTE (JORGE FELIPPE) – Obrigado, professor. Estão fazendo um apelo para, quando o senhor se manifestar, se aproximar mais do microfone, porque não estão conseguindo ouvi-lo.

Agora, com a palavra a Vereadora Aspásia Camargo. posteriormente, já temos aqui dois inscritos, e as inscrições à Mesa estão à disposição dos senhores.

A SRA. VEREADORA ASPÁSIA CAMARGO – Muito obrigada, Presidente. Eu acho que essa reunião, infelizmente, somos poucos, aqui nesta sala, mas a densidade do Debate está sendo extremamente importante para nós, porque eu acredito que nós podemos apresentar, nesse Plano Diretor, um Plano Diretor de Transportes no Rio de Janeiro. E fiquei muito estimulada, quando vi que em 2009 vencem essas famosas concessões e que nos dão a esperança de que nós podemos resolver, realmente, esse problema, melhor do que estamos resolvendo hoje. Também fiquei muito feliz, quando eu vi o mapa do Dr. Mac Dowell, que lembra alguma coisa que chama planejamento. Nós temos insistido

muito, nesta Casa, que falta planejamento urbano nesta cidade. É preciso uma Secretaria de Planejamento Urbano para o Rio de Janeiro. Porque, quando o senhor mencionou um fato que é muito importante para nós nesse Plano, que é a ligação entre a questão fundiária e a questão do transporte, o senhor, justamente, colocou o dedo na ferida, que é justamente a necessidade de ligar, por exemplo, a habitação, a regularização fundiária, a habitação, etc., a essas linhas que serão os pontos de ligação da cidade.

Enfim, gostaria de poder examinar melhor, com mais cuidado, esse anel que é o arco rodoviário que o Governo Estadual está realizando com o Governo Federal, e, depois, uma espécie de circunferenciazinha nossa com uma barra amarela no meio. Então, já começamos a sentir o que o Secretário definiu como o primeiro ponto, que seriam esses grandes eixos estruturadores. Já estariam presentes aí. Mas eu não consegui saber exatamente, hoje, o que está e o que não está presente ali naquela linha, naquele traçado que o senhor fez aí. É uma dúvida que eu tenho. Mas, parece-me que, quanto a essa confiança na racionalidade nos eixos de transportes ferroviários, ou de Metrô, e depois vem o ônibus, e depois vem alguma coisa que seriam as vans, eu acho que nós temos que ter um espírito crítico. Eu achei que a Mesa foi muito... E o próprio Secretário, o Secretário sempre... O Secretário de qualquer coisa tem, sempre, que ser muito confiante e não pode passar nenhum tipo de excesso de crítica, porque soa, às vezes, inconveniente.

Mas o que nós estamos precisando, agora, é fazer uma crítica severa ao que esta acontecendo neste momento. Porque, quando as vans invadem os espaços dos ônibus e liquidam com os ônibus, como elas estão fazendo, é porque essa lógica das três linhas não foi cumprida. Ela não está funcionando de jeito nenhum precisa funcionar. E eu acho também que, mesmo que o ônibus comece a funcionar direito, nós vamos ter enormes dificuldades ainda, para chegar até o ponto de partida do processo. Então, por exemplo, a gente tem que ser severo com algumas coisas que eu vejo. É impressionante o número de ônibus... Por exemplo, 22h, na Avenida Nossa Senhora de Copacabana, e a gente consegue ver uma fila de 11 ônibus vazios. E eu não consigo entender. Já me explicaram, eu entendi, depois eu esqueci. Eu acho que é porque não é muito convincente isso. Como é que pode uma coisa dessas? Por que acontece isso? Bom, o senhor deu um início de explicação, que seria o fato de que Copacabana, Zona Sul, é interessante porque o ônibus é parador, pára muito, etc. Mas ali não tem o que parar, porque não tem ninguém dentro! Então, eu não sei bem como é que isso funciona e como é que essas linhas ainda estão vivas. Eu não consigo entender bem.

A outra questão é a seguinte. Eu tenho observado e tenho ouvido que uma das grandes irracionalidades que nós cometemos é colocar uma linha de trem junto com uma linha de Metrô e junto com uma linha de ônibus, que ocorrem meio que na paralela e competem uma com a outra. Então, todo esse argumento brilhante que o senhor usou sobre as tarifas e que é, realmente, a chave de tudo não funciona, porque tem três modelos competindo, ali, uns com os outros.

E, ao mesmo tempo, eu queria saber a sua opinião. Eu assisti ao processo de privatização da Rede Federal e achei que esse processo foi uma das coisas, realmente, mais desastradas que já se viu na humanidade. Porque, nesses processos todos, os advogados começam a dividir tudo, a sucatear tudo. E no

final, o que restou foi pouco ou não sei se já está... Parece que já está mais ou menos... A linha de trem também não consegue ter uma massa de usuários suficientes. Já tivemos 800 mil, caímos para 200 ou 300 mil, não é isso?

Então, eu digo o seguinte. Eu queria ouvir, tanto do Subsecretário, que nos deu aqui muitas informações importantes, quanto do senhor, uma esperança. Como é que nós articulamos esses três níveis no menor prazo possível? E como é que nós corrigimos esses erros, que estão, de certa maneira, freando a linha de trem? Temos também a questão aquaviária, do transporte hidroviário, porque um dos casos que eu queria trazer aqui, Vereador Jorge Felipe, com prioridade, é o caso de Paquetá. As pessoas estão praticamente ilhadas em Paquetá, com tarifas terríveis e uma assistência muito precária, porque você tem pouquíssimas barcas que vão e que vêm. Paquetá faz parte do Rio de Janeiro, mas todo o processo é controlado pelo estado. Então, esse problema que o senhor levantou, da questão, não sei se foi o subsecretário que levantou esse problema federativo, que nós precisamos ser mais sérios, integrar mais, participar mais da discussão com a área federal, com a área estadual, e como é que podemos resolver esse problema de Paquetá, que eu assisti. A Audiência Pública foi com o Secretário Estadual. É de cortar o coração. As pessoas estão desesperadas, estão histéricas porque não conseguem se transportar. No entanto, água não falta e barca também. Pelo menos para Niterói não falta.

Eram essas as perguntas que eu queria fazer, e voltar à questão. Será que a gente não pode inserir no Plano Diretor, Vereador, um Plano Diretor de Transportes que seja mais ousado e que inclua a região metropolitana, porque nós já estamos completamente conectados e vamos depender da nova agência. Mas também é importante, Vereador, que a gente ofereça a essa agência algum subsídio, já que nós somos a capital.

O SR. PRESIDENTE (JORGE FELIPPE) – Antes de ceder a palavra ao Sr. Subsecretário e ao professor Mac Dowell, eu queria fazer um apelo para que respondam às indagações de uma forma mais precisa, porque temos outros inscritos, de forma que possamos proporcionar a oportunidade dos inscritos indagarem. A nossa reunião, ao contrário do estabelecido, até as 18h, irá até as 17h 30min, porque a Câmara realizará uma nova Audiência Pública hoje, no Leblon, às 19h. Então, é preciso tempo suficiente para que possamos organizar também aquele evento.

Com a palavra o Subsecretário.

O SR. SUBSECRETÁRIO DALNY SUCASAS – Vereadora, a senhora tem razão, precisamos propor uma agenda pró-ativa, e que se avance.

Acho que temos que aproveitar essa oportunidade, em 2009, de racionalizar o sistema de ônibus. Hoje nós temos 8 mil ônibus no Rio de Janeiro, são quase 1.000 linhas entre linhas e serviços. Se nós plantássemos isso no mapa daria uma macarronada da melhor qualidade. São empresas que concorrem entre si e nós precisamos criar uma alternativa de integração que ofereça mais condição. O sistema de ônibus do Rio talvez seja um dos melhores do Brasil, a nível de capilaridade. O Rio de Janeiro tem 8.500 km de via. Os ônibus passam em quase 3.000 km nessas vias. Tem uma capilaridade muito grande, mas não é o suficiente para que as vans entrassem nesse sistema. Então, nós precisamos

dessa racionalidade. Me dói muito o coração, Vereadora, ver uma Av. 24 de maio. Nós ficamos só falando em Zona Sul, Zona Sul, e vemos a 24 de maio engarrafada, do lado da linha férrea. Linha que vai para Marechal Hermes, acompanhando ali, vai para Madureira, acompanhando ali, para não chegar na Zona Oeste. É uma coisa que não tem lógica. Nós precisamos racionalizar isso e pensar muito na questão, porque estamos na era virtual, na conectividade. As integrações e os terminais têm que ser com conectividade. Temos que criar terminais de transbordos racionais, não garagens de ônibus. Hoje nós temos a cultura na cidade de que os terminais são garagens, são pontos reguladores. E ficam lá cinco, seis ônibus de cada linha. E não é isso. Tem que ter gente que circule ali.

Uma outra coisa que nós tínhamos que colocar em discussão, Professor Mac Dowell, que o senhor levantou, é a questão do subsídio. Como é que a gente viabiliza um transporte para Paquetá, sem subsídio? Não tem demanda. Tem que fazer, porque o que vamos fazer com as pessoas? Ou então proíbe-se moradia em Paquetá.

Falando em subsídio, é um absurdo. Um absurdo, por quê? Tem subsídios para tantas coisas, por que a gente não pode pensar em um subsídio para transportes, para inclusão social, para o trabalho poder vir e sair? Acho que essa é uma questão que podemos discutir e levantar essa bola com toda a transparência porque o subsídio fica muito ligado a quem quer ganhar alguma coisa. A gente tem que parar com esse negócio. Acho que hoje em dia a gente tem mecanismos de criar comissões, discussões, clarezas, transparências nesse assunto porque esse ponto é importante.

O SR. SECRETÁRIO AROLDE DE OLIVEIRA – Paquetá, como ela levantou muito bem, não tem outro jeito, Paquetá vai ter que ser subsidiado. É uma distância muito grande, muito pouca gente e o transporte que a gente fala muito, aquaviário, é um transporte caro, não é um transporte barato. Então, vai ter que realmente...

A SRA. VEREADORA ASPÁSIA CAMARGO – Poderíamos municipalizar Paquetá?

O SR. SECRETÁRIO AROLDE DE OLIVEIRA – Acho que deveria ser municipalizado, muita coisa deveria ser municipalizada, e uma delas é essa porque Paquetá pertence ao Rio, e não tem porque o estado...

O SR. SUBSECRETÁRIO DALNY SUCASAS – Na verdade, fizemos, em nível de Prefeitura, uma consulta a Agência Nacional de Transportes Aquaviário (Antaq), e ela colocou como Ciclo de Transportes dentro do Município. Ela pode ser uma concessão do Município, e a dificuldade que temos é que existe uma concessão já vigente que as Barcas S.A detém. A mesma coisa dos ônibus que a gente não consegue racionalizar porque na justiça perdemos todas e acho que é uma coisa a ser definida.

O SR. SECRETÁRIO AROLDE DE OLIVEIRA – Eu acho que ela tem conversa com a concessionária até de ela sair disso aí. Conversa, acho que deve

ter ou pelo menos, deve ser tentada. Quanto ao fato das vias serem paralelas, é uma concepção do Rio, no Rio é tudo realmente paralelo. Então, aquele *slide* que estava mostrando a linha auxiliar e todo o mundo. É uma coisa assim a linha 2 do Metrô, e essa aqui seria para Santa Cruz, mas o que falta é uma interligação entre essas estações todas, algumas são mais difíceis, em alguns casos, podem ser criadas. Isso não é tanto que encarece, o que encarece realmente é o famoso pico-horário que no caso da Pedro II chega a 20%. Quer dizer, em uma hora se colocar 20% de toda a demanda do dia, é muita coisa porque tenho que dimensionar tudo para esses 20%, e depois acabou aquela hora e eu estou com tudo comprado para resolver aquele problema durante uma hora. Acho que isso é o problema maior. E o resto, linhas de ônibus integradas diretamente nessas estações podem ser feitas com o mesmo valor de tarifa, desde que você utilize a engenheira financeira e faça as coisas de tal maneira que não exceda determinada distância. Não adianta fazer uma distância monumental, isso não vai resolver. Acho que podemos trabalhar por aí e dá para sair bem desse processo, porque a cidade é mais fácil do que uma cidade radial como São Paulo, por exemplo.

A SRA. VEREADORA ASPÁSIA CAMARGO – Obrigada.

O SR. PRESIDENTE (JORGE FELIPPE) – O próximo inscrito é a Sra. Letícia Hazan, representante do Vereador Rubens Andrade. Por favor.

A SRA. LETÍCIA HAZAN – Represento o gabinete do Vereador Rubens Andrade. Ele não pôde vir porque tem um compromisso fora. É uma pena, é tão interessante esse Debate. Na condição de arquiteta, trabalhei muitos anos na Prefeitura, uma das coisas que acho primordial é a criação de um sistema de planejamento, coordenação e Orçamento na Prefeitura. Esta cidade não pode mais continuar assim, cada órgão faz o que quer. Eventualmente há, quando é preciso fazer um programa ou um projeto, reuniões com representantes da Secretaria, mas não é isso. Temos que estudar a cidade no todo. Outro dia fiquei pensando: como numa Secretaria de Urbanismo não tem uma área de economia, ou na Secretaria de Transporte? Acho que são valentes em enfrentar toda essa cidade da maneira como está, com um corpo técnico tão pequeno. Eu fui olhar no *site* da Secretaria Especial de Desenvolvimento Econômico, acho que é uma coisa assim, Pólo Gastronômico de Botafogo. Eu moro na Lagoa, aquilo já existe há muito tempo, são aqueles restaurantes um perto do outro. O máximo que fizeram foi colocar uma placa de estacionamento do Pólo Gastronômico.

Então, se integrasse... A Secretaria de Urbanismo não interfere nas favelas, as favelas podem crescer, não é área da Secretaria de Urbanismo. A Secretaria de Habitação está cuidando da habitação. Não tem ninguém cuidando de expansão de favela. Meio Ambiente tentou fazer alguma coisa, mas isso não é suficiente. Nós temos uma realidade de uma população pobre, empobrecida mesmo, e que precisa de uma diretriz. Quando as pessoas ouvem falar que vai ter um pólo, uma grande siderúrgica, vem gente de todo o país para o Rio de Janeiro, aqui é ótimo, ninguém interfere, ninguém se preocupa.

Quanto ao problema de transporte, eu sou usuária de ônibus, metrô, ando a pé, é um sacrifício. Eu moro na Zona Sul, é um horror. Minha filha trabalha em

Campo Grande, é um horror, duas horas e meia para ir, duas horas e meia para voltar. Os ônibus param no meio da Avenida Brasil à noite, quando ela vem, é um perigo, eles modificam trajetos. Nós já temos o Plano Diretor há 12 anos, e a Cidade não melhorou em absolutamente nada. Tenho assistido a todas as Audiências Públicas, há um esforço muito grande, mas acho que temos que encarar essa revisão do Plano Diretor, diminuir o conteúdo. 300 artigos? Para quê? Primeiro, tem que reorganizar a estrutura da Cidade, tem que vincular Orçamentos para programas que têm que ser feitos. Prioridade um, não podemos fazer isso mas vamos fazer aquilo. E ter também uma estrutura para prover a Cidade daquilo que ela precisa. No planejamento, vamos prever. A máquina não pode parar, temos que prover. Então, num gabinete como eu trabalho, há grande quantidade de pedidos para botar redutor de velocidade nas ruas. Chego nas ruas que eles pedem e eles precisam realmente de alguma coisa, redutor de velocidade ou semáforo. E é muito difícil conseguir. Nós mandamos para a CET-Rio, eles me falam: “não pode”. Aí eles começam a botar por conta própria, depois vão lá e tiram. É uma briga danada. É uma coisa simples, a Cidade tem que cuidar da vida dos cidadãos. Se esperar até 2009 para resolver alguma coisa, isso não vai entrar no Plano diretor. O Plano Diretor é para o futuro, para prever. Mas acho que temos que cuidar da circulação viária da Cidade, a Secretaria tinha que ser de Transporte e Circulação, porque as pessoas têm que circular, circulam muito, e na hora de circular é que está o nó do problema. Como as pessoas estão circulando? Não sei. Porque 30% estão andando a pé por pobreza ou porque desistem de pegar um ônibus, que não vai adiantar, não está naquele itinerário. Esse Plano Diretor poderia ser um manual que as pessoas pudessem confiar que aquilo poderia ser executado, implantado nos 10 anos. E falta sabe o quê? Mapas. Fazemos aqui Audiências Públicas..., as pessoas entendem mapa. Eu explico para a minha empregada, ela quer ir a algum lugar, eu tenho mapas em casa e ensino. E as pessoas começam a gostar da Cidade. O Plano Diretor é seco, não vem mapa de coisa nenhuma. E uma responsabilidade muito grande desse Plano Diretor em relação ao sistema de transporte, inclusive com essa quantidade de conjuntos habitacionais, que o sistema parques está liberando, já estão fazendo, tem milhares de pessoas na fila. Mas ninguém está se lembrando que essas pessoas têm que ir para algum lugar, estão implantado prédios, vão implantar... Como vão fazer? Nem todo mundo tem carro para circular. E outra coisa também que é importante a integração do transporte com o uso do solo, recriar os bairros, reestruturar os bairros, salvar os bairros ao longo da Estrada de Ferro. Como eu disse, Senador Câmara, Padre Miguel, estão acabando. Senador Câmara tem mais de 100 mil habitantes. Eles estão pedindo à Secretaria de Transportes que obriguem os ônibus a voltarem pelo centro da cidade. O Centro morreu. Eles têm que ir a Bangu fazer compras. Vocês rejeitam. Parece que é uma coisa absurda que estão pedindo – integração do ônibus com trem. Sempre vem negativo. Então, eu não entendo esta complexidade de poder atender o dia-a-dia das pessoas. A gente tem que se basear numa cidade mais humanizada e tratar dos grandes problemas. Isso vai acontecer se houver maior integração entre os órgãos, os Orçamentos e a Câmara Municipal que tem que ter um fator primordial também no crescimento da Cidade.

(Assume a Presidência a Sra. Vereadora Aspásia Camargo)

A SRA. PRESIDENTE (ASPÁSIA CAMARGO) – Obrigada Letícia.

A Sra. Letícia é especialista no assunto. Ela fez recomendações.

Passaremos agora para Luiz Fernando de Matos.

O SR. LUIZ FERNANDO DE MATOS – A minha pergunta é específica para o Secretário, que foi embora.

Eu estou aqui em nome de uma Comunidade da Vila das Torres, sobre a Via Light, que pega do Império Serrano, Piraquê até a Estação de Rocha Miranda. Nós estivemos aqui com uma Comissão quando ia ter Audiência Pública no auditório, mas por algum motivo o Secretário não pode comparecer, não foi isso?

Os moradores estão muito preocupados porque cada pessoa fala uma coisa. Saiu no jornal que vai ter uma grande obra da Via Light. O que é que vai acontecer com aqueles moradores, que são mais de 500 famílias? Algumas são famílias de ferroviários. Outros são de pessoas que vieram do Norte e moram debaixo da Torre da Light, onde tem hortas. Então, é essa a preocupação. Aparecem os oportunistas até querendo cobrar dinheiro das pessoas, para inscreverem as pessoas para ganhar uma casa e tal. Nós procuramos na Subprefeitura e na Administração Regional de Madureira e eles não têm essas informações.

É isso o que eu queria saber do senhor.

O SR. SUBSECRETÁRIO DALNY SUCASAS – Na verdade, existe um projeto de extensão da Via Light.

Na verdade, o que nós temos é que a Via Light, hoje é uma via que poderia ser uma grande alternativa à Via Dutra, se ela conseguisse chegar, ou, ligasse até a Avenida Brasil. Com a municipalização da Linha Vermelha, a Prefeitura se comprometeu a fazer duas coisas. A saída norte da Ilha do Governador em direção à Washington Luiz e à Dutra, porque a Linha Vermelha e Avenida Brasil são vias de bastante interesse. A Via Dutra é a via mais importante do Brasil, ela cruza exatamente com a Avenida Brasil e com a Linha Vermelha. E a BR 040 também é uma rodovia importantíssima, e chega também tanto na Linha Vermelha quanto na Avenida Brasil. Então, essa saída norte da Ilha do Governador e a extensão da Via Light – a prorrogação da Via Light ali, da Pavuna até a Avenida Brasil.

Por favor, Tony.

O SR. ANTONIO ANDRADE – Os nossos projetos são: Via Light 1, que o Subsecretário colocou, que é a continuação da Via Light que o estado fez até a Avenida Brasil. Essa é uma Via Expressa. E, depois, nós temos outro trecho que é a Via Light 2 que liga a Avenida Brasil com Madureira. Um projeto do IPP que tem também conjugado essa Via Light, que é o Parque Madureira. Esses dois projetos são existentes, lá, da nossa Secretaria, conjugado com o Projeto de urbanização do IPP com o Parque Madureira, perto de Madureira.

O SR. SUBSECRETÁRIO DALNY SUCASAS – Exatamente. De concreto o que existe é isso. É um projeto que se chama Parque Madureira que seria criar em Madureira um Aterro do Flamengo – um parque parecido com o Aterro do Flamengo. Está certo?

Seria uma coisa muito interessante para aquela região.

(Pergunta feita fora do microfone)

Não, nada de concreto com Licitação, com Orçamento, nada. Está em discussão. Então, você pode tranquilizar as pessoas. E, sem dúvida, as pessoas serão ouvidas e re-allocadas quando isso acontecer.

O SR. FERNANDO MAC DOWELL – A minha idéia ali, até na época, eu digo, foi o ano passado, era interligar a Baixada Fluminense junto ao desenvolvimento do Porto de Sepetiba. O Arco, o pessoal que vem de Vitória, vai levar a carga para o Porto de Sepetiba, vai utilizar esse Arco. Mas eu queria colocar a Baixada Fluminense no Porto de Sepetiba. Para fazer isso eu teria que usar aquela BR 493, enfim, uma que é via singela e que está até mal-conservada e também utilizar ali a própria BR 101, mas antes pegar aquela reta de Piranema, enfim, toda aquela região, e, utilizando a Via Light. Num outro segmento, a Via Light, para poder fazer todo esse imbróglio, aí no bom sentido, de levar, com facilidade de se chegar ao Porto de Sepetiba. Também em Nova Iguaçu está se fazendo um novo bairro. Esse novo bairro tem todo um sistema de transporte de carga. Um trecho muito grande que tem lá em Nova Iguaçu. Então, eu incorporei tudo isso dentro do processo. E para a Linha Vermelha, fazer a ligação com a própria Via Light, de uma forma direta, não como está hoje, que mal se consegue utilizar, e também levar ainda ao próprio Metrô do Rio de Janeiro na Pavuna, naquela região e fazer a integração. E, depois pegar a Via Light e seguir direto para a Avenida Brasil. Vai ter que fazer talvez um túnel ali. Tem 40 metros. Deve fazer um túnel de uns 400 metros, mais ou menos.

Então, qual é a vantagem disso? Qualquer coisa que eu venha fazer hoje na Via Dutra, que hoje está toda congestionada naquele trecho, vai acabar batendo na tarifa de pedágio, que já é uma tarifa que não está muito adequada sob o ponto de vista ali da Viúva Graça. E a Via Light está totalmente ociosa. E bem ociosa em relação à Via Dutra. Então, a idéia seria fazer uma repartição de tráfego de veículos para a Via Light, melhorar com isso todo o acesso ao Rio de Janeiro pela Via Dutra, fazer a interligação com a Linha Vermelha de uma forma direta e fazer essa ligação com a Avenida Brasil. Como a faixa seletiva da Av. Brasil hoje está ociosa em relação ao que há nas laterais; os ônibus hoje estão mais concentrados nas laterais do que propriamente na faixa seletiva e a Av. Brasil tem problemas de escoamento.

Então, na hora em que se fizer essa faixa direta também expressa, entrando na Av. Brasil e fazendo a própria faixa seletiva ter também um sistema de ônibus que venha a interligar a Baixada até aqui, daria uma nova conotação à própria faixa exclusiva da Av. Brasil. Acho que isto está para sair, parece que o governador gostou do relatório, o Prefeito também, a Secretaria, enfim, tem uma chance de poder sair isso.

A SRA. PRESIDENTE (ASPÁSIA CAMARGO) – Obrigada.

Eu passo a palavra agora a Márcio Gomes Ribeiro, pedindo brevidade para termos tempo de responder e ouvir mais uma pessoa.

O SR. MÁRCIO GOMES RIBEIRO – Boa tarde, eu trabalho na Comissão de Orçamento e Finanças da Casa, que é presidida pelo Vereador Jorge Felipe, relator do Plano Diretor. Então, tivemos que fazer um relatório, foi promovida Audiência e tal e eu queria levantar três tópicos sobre a questão de transportes. Chamou a atenção da gente a discussão interna, na equipe junto com os Vereadores da Comissão.

O primeiro tópico é que em relação ao Plano Diretor vigente, que vem desde 1992 e foi aprovada pela Lei Complementar 16/92, nós reparamos que foi suprimida uma coisa que tinha lá no Plano Diretor antigo, onde eles diziam ser prioridade absoluta da política urbana da Cidade o transporte de alta capacidade. Isso, nessa proposta de Plano Diretor foi suprimido e veio lá um inciso dizendo que uma das diretrizes da política urbana é o incentivo ao transporte de alta capacidade, não mais prioridade absoluta.

Uma outra coisa da qual sentimos falta é que o Plano diretor que vige desde 1992 definiu uma rede estrutural de transportes para os três modais, se não me engano – ferroviário, metroviário e rodoviário – e nessa proposta de Plano Diretor não veio essa definição de rede estrutural de transportes. Eu quero dizer que para o foco da Comissão de Orçamento e Finanças é interessante uma definição dessa rede, mesmo que tenha eficácia muito reduzida, porque a gente em algum critério de hierarquia e priorização de investimentos na hora de discutir o Orçamento Anual, por exemplo, Plano Plurianual, enfim, lembrando que o foco da Comissão na discussão do Plano Diretor é o alinhamento do Plano Diretor com as outras peças de planejamento.

Então, esse é um ponto e eu gostaria de ouvir do representante da Secretaria essa supressão da prioridade absoluta para transporte de alta capacidade e a não definição de uma rede estrutural de transportes no Plano Diretor se foi uma proposta da Secretaria de Transportes ou se é do pessoal do Urbanismo ou se pretende se fazer essa definição no Plano, se vocês estão chamando de Plano Diretor de Transportes que, aliás, no Plano Diretor não está explícito se esse Plano de Transportes vai ser aprovado por Lei ou se será um mero instrumento de trabalho interno da Secretaria, da Prefeitura como um todo.

O outro ponto, Secretário, é com relação à questão de licenciamento e fiscalização, que é um tema abordado pelo Plano Diretor, mas o Plano Diretor da maneira como está estruturando faz algumas categorizações. Eu sei que ele chama esse tema de licenciamento e fiscalização como instrumento de gestão do uso e ocupação do solo, só que em outros momentos ele fala em instrumento de gestão ambiental e a questão do licenciamento me parece estar mal tratada no Plano Diretor porque envolve diversas áreas da Prefeitura e áreas de interesse e ele está meio assistemático no Plano Diretor. Então, se por um lado ele é tratado como um instrumento de gestão do uso do solo, ele está separado da questão ambiental, por exemplo, e separado de um outro instrumento previsto lá, que é o Estudo de Impacto de Vizinhança. Aí entra a questão do transporte porque, salvo engano, parece que o pessoal da área de transporte tem um instrumento que eles

chamam de Análise de Pólos, os grandes pólos geradores de tráfego, que me parece algo próximo a um Relatório de Impacto de Vizinhança, ou algo assim. Então, essa questão do licenciamento, que passa pelo transporte que vai interferir no licenciamento de empreendimentos geradores de tráfego, passa pela questão ambiental, passa pelo pessoal do Patrimônio Cultural, mas que está tratado meio que assistematicamente no Plano Diretor, eu queria ouvir do Secretário algo sobre isso, como é a participação do pessoal de Transportes nesse ato do licenciamento de empreendimentos.

Finalmente, o terceiro ponto, Secretário, foi o seguinte:

O Plano Diretor, dentre os tais instrumentos, prevê instrumentos financeiros, que eles chamam de fundos municipais. Então, tem vários fundos municipais previstos com sua previsão de receita, a maioria desses fundos já está instituída por Lei e o fundo de transportes parece que está previsto nesse Plano Vigente e está se propondo o Fundo Municipal de Transportes novamente nessa proposta de Plano Diretor, mas o Fundo de Transportes nunca saiu, assim como o Conselho de Transportes.

Pelo que vemos com base no que é previsto como receita para os outros fundos, todo mundo quer beliscar a receita da concessão onerosa, onde vai um pouquinho para Habitação, um pouquinho para Urbanismo, um pouquinho para Patrimônio Cultural, enfim, cada um quer ficar com as suas multas, das multas de infração da Legislação Urbanística, multa de infração de Legislação Urbanística de Imóveis no entorno de bens tombados, o pessoal de meio ambiente fica com os *royalties* e também quer suas multas, mas o Plano Diretor não tem uma previsão de receitas para o futuro Fundo Municipal de Transportes e a gente sabe, por experiência própria e da Comissão, dos trabalhos de aprovação do Orçamento Anual, que a Secretaria vê com muito zelo e cuidado uma questão que, acho, deveria ser natural dentro da lógica desse Plano, as multas por infração à Legislação do Trânsito. Tudo que é multa à Legislação Urbanística, cada uma vai para um fundo. A multa de infração de Legislação do Trânsito não está prevista para ir para o Fundo Municipal de Transportes. Aliás, não está previsto nada para o Fundo Municipal de Transportes. Tenho a impressão de que o recurso anual com multa de trânsito já bateu R\$ 70 milhões. Esses recursos, hoje, financiam pelo menos em parte à Guarda Municipal e a própria Secretaria de Transportes.

Querida ouvir, sobre esse terceiro ponto, se a Secretaria tem alguma ponderação a respeito? Quais seriam as receitas de um futuro Fundo Municipal de Transportes? Por que ele não saiu até hoje?

Obrigado.

O SR. SUBSECRETÁRIO DALNY SUCASAS – Senhor Márcio Gomes Ribeiro, com relação ao foco em transporte de massas, talvez tenha sido suprimido dessa revisão. A competência do município sobre Metrô e sobre trem é nenhuma. São concessões do estado, não temos nenhuma possibilidade de intervir. O Metrô é uma concessionária privada, e a Rio-Trilhos é uma empresa estatal. A Supervia é concessionária privada, e a Central é uma empresa do estado. Realmente, o município tem que trabalhar em conjunto. Acho que, hoje, o nível de diálogo que temos com o Governo do Estado é muito bom. Espero que continue. Acho que o jogo político tem que ficar fora do setor de

transportes. Acho que isso sempre prejudicou muito o Rio de Janeiro ao longo desses anos. Vimos sofrendo desde a perda da capital, o Estado da Guanabara, a fusão, a Ponte Rio-Niterói... As coisas foram ficando no caminho. Acho que a gente precisa reverter esse quadro.

Os ventos, aparentemente, mudaram. Parece que virão tempos bons. Tomara que esse arco rodoviário aconteça, que esses investimentos maciços aconteçam. Isso com certeza vai puxar essa linha.

O outro ponto, colocado por você e muito bem abordado, foi a questão da análise de impacto viário de pólos geradores e de prédios em geral. Isso tem que ser realmente mais estruturado. Não adianta fazer análises estanques. O Urbanismo vai lá e olha, o zoneamento permite, cabe isso, cabe aquilo. O Transporte vê e faz isso, aquilo. O Meio Ambiente vem e faz aquilo. Isso tem que ser costurado. Precisamos evoluir. Acho que o Plano Diretor pode ser uma peça importante para amarrar, costurar esse tipo de coisa.

Hoje, a Secretaria de Transportes, através da CET-Rio, avalia se há algum problema de acessibilidade, se é necessário instalar um semáforo, se é preciso fazer uma faixa de acumulação aqui ou ali, proibir estacionamento, se o número de vagas ofertadas no empreendimento é compatível com o número que vai gerar de viagens. Enfim, isso tem que estar um pouco mais amarrado.

Com relação a fundo de investimento, acho importante a gente tentar criar algum tipo de financiamento para transporte. Não sei se seria o caso de criar um novo fundo, um fundo implementador de transporte. Quer dizer, talvez “lincado” até com a concessão de novas habitações. Hoje, por exemplo, um apartamento na Barra da Tijuca que vale R\$ 1 milhão, se o sujeito sair da garagem e ficar engarrafado, esse apartamento vai valer R\$ 200 mil, R\$ 150 mil. Há um valor agregado que pode ser disponibilizado, trabalhado com transparência e clareza. O empresário tem receio quando se cria um fundo sem início, meio e fim: “Ah, isso vai ser para não sei o quê”. Isso não existe. Vamos construir o Túnel da Grota Funda. Então, estou pagando para construir o Túnel da Grota Funda. Você sabe com clareza o que está acontecendo. Acho que é nessa linha que temos que colocar.

Antônio podia falar um pouco porque participou diretamente dessa revisão.

O SR. ANTÔNIO ANDRADE – Em relação à primeira colocação, a respeito da supressão da rede estrutural, não me lembro. Particpei diretamente do fundo, mas não me lembro... Tenho certeza de que vai ter, com outras palavras, essa questão da alimentação de maior capacidade ou de menor capacidade, que define de certa maneira a questão da rede estrutural. Mas com a criação do Plano Diretor Setorial, isso fica bem claro.

Tivemos uma política no Plano Decenal de diretrizes macros, não entrando muito no detalhe. E aprofundar e focar no Plano Setorial de Transporte para o qual o Prefeito fez um Decreto. Só para responder sobre a questão da Lei: um Decreto, não houve Lei.

(Fala fora do microfone)

O SR. ANTÔNIO ANDRADE – Está no Plano Setorial... Vou reler o Plano Setorial. Se não tiver alguma coisa clara, vou propor alguma mudança para ficar mais claro. No Plano Setorial está claro qual a política da Secretaria de Transportes, ou seja, criar uma rede estrutural de transporte. O que é essa rede estrutural de transporte? São trilhos, Metrô e Supervia, corredores de ônibus de alta capacidade. Uma rede mede a capacidade, basicamente formada por ônibus em faixas seletivas que alimentam essa rede de transporte de alta capacidade. Uma rede de baixa capacidade é formada de micros, vans. A gente quer botar a van no seu devido lugar. Não temos nada contra, mas queremos botar a van como alimentadora da rede de média capacidade, para regiões de baixa densidade, para dar frequência de transporte alimentador. Esse é o objetivo. Não ficou claro isso no Plano Diretor Decenal? Tem que ficar! Isso é uma diretriz nessa coisa macro.

Em relação ao fundo também vou verificar. O fundo foi colocado no Plano Diretor Decenal. Vamos melhor definir, se não estiver definido, com esses recursos, como o Subsecretário colocou, com multas, com outras idéias. Por que ele nunca foi implantado?

Em relação ao que a Vereadora Aspásia colocou sobre a Zona Oeste, temos no Plano Setorial esta questão bem definida. Essa questão da rede estrutural de alimentação para trem. O que queremos? Criar linhas de ônibus paralelas à linha de trem, apesar de ser esquisito, para curtas distâncias, interbairros. Então, dentro dessa rede estrutural, teria o trilho. O trilho seria alimentado por ônibus. O ônibus seria alimentado por veículos de menor capacidade. E teríamos ligações interbairros, que seriam paralelas à rede.

O SR. SEBASTIÃO BATISTA DE ALBUQUERQUE – O Metrô, desde a sua implantação tem sofrido vários problemas. Não houve investimento no Metrô durante todos esses governos. Houve até redução do Metrô. Foi muito bem colocado.

Agora, eu venho questionar uma coisa mais premente neste momento, nesta hora, o pessoal quer sair daqui do Centro da Cidade e ir para a Pavuna. Só que o que a gente tem nesse meio? Temos um gargalo que se chama Estácio. A Estação Estácio não foi projetada. O Dr. Mac Dowell está aqui para falar. Não foi projetada para ser estação terminal. Foi projetada para ser estação de transferência para a linha 1. É uma estação que neste momento está cheia, lotada. O pessoal está se apertando lá.

Eu queria saber como o Plano Diretor pode resolver isso, porque a conclusão da linha 2 traria benefícios, não só para esse pessoal que fica apertado. Porque, na realidade, eles querem vir da Pavuna e saltar aqui no Centro da Cidade, na Carioca. A conclusão da Estácio-Carioca é hoje a coisa mais importante que tem na Cidade do Rio de Janeiro. Quer dizer, o município tem que estar junto com o estado para tentar resolver esse problema. Isso é um problema sério e precisa ser resolvido! E digo também que essa conclusão da linha 2 trará benefícios não só para essa população que precisa chegar aqui ao Centro, como também para o bairro da Cruz Vermelha, aquele bairro que tem a Cruz Vermelha e um complexo de hospitais que atende todo aquele conglomerado que é da América Latina. É um conglomerado de hospitais, o maior da América Latina. Vai atingir aquele área e vai atingir também todas as

áreas lindeiras, trazendo um melhor uso do solo, vai trazer uma qualidade de vida bem melhor para toda aquela população.

Eu queria saber dos senhores o que o Plano Diretor tem a fazer sobre isso, o que Mac Dowell possa colocar mais informações para a gente aqui.

A SRA. PRESIDENTE (ASPÁSIA CAMARGO) - Basicamente, dá para resolver esse gargalo?

O SR. FERNANDO MAC DOWELL – O senhor tocou no ponto mais importante de transporte do Rio de Janeiro. Esse projeto está desde a minha época do Metrô do Rio, em 1977, por aí. Já estou ficando velho. Já era prioritário naquela época. Tanto é que eu contratei na época um projeto de engenharia final, através da Figueiredo Ferraz, e tudo mais. Fizemos vários estudos e chegamos a fazer um projeto final de engenharia.

Esse trecho Estácio-Carioca-Castelo é o único trecho que depois de pronto vai permitir que o Metrô possa receber suas transversais, quer dizer as linhas transversais. A Transpan da vida, linha 6. Mas ele vai além disso. Esse trecho vai além disso. Esse trecho vai permitir que os trens metropolitanos possam ampliar e muito a quantidade de passageiros, porque haverá uma descentralização da integração – não é um jogo de palavras –, é descentralizar a integração. Por exemplo, lá na Pavuna, descentralizar em Triagem, mas decentemente. Descentralizar futuramente o Maracanã, porque só tem a Estação de Metrô, mas tem que fazer a Estação da Supervia, e a Estação São Cristóvão, para fazer também a integração – não é aquilo que está lá – e, evidentemente, a Estação Central com a Pedro II. Essa já está devidamente integrada. E o Estácio está parando hoje toda a linha 2. A linha 2 foi feita para trens de oito carros, para intervalos de 10 em 100 segundos como limite. E a linha 1, de seis carros, com intervalos de 90 segundos.

Estou ficando apavorado! Se bem que já me garantiram, agora no Governo Sérgio Cabral, eu gostaria de ver, mas o Metrô vai parar em Ipanema. Mas eu preciso saber como vai ser essa manobra. O que está acontecendo, na verdade? Além do Estácio – que foi levantado aqui – existe um problema na linha 1 do Metrô. À medida que se vai para Copacabana, o que está acontecendo é que está piorando o intervalo entre Botafogo e Saens Peña, o que é um absurdo! Botafogo e Saens Peña têm todo um sistema de sinalização, pilotagem automática e tudo o mais; o que está indo para Copacabana não tem nada. Até hoje, não foram colocados o sistema de sinalização, a telecomunicação e a pilotagem automática. Parava na Arcoverde, pára agora no Cantagalo e, se vai parar em Ipanema, em definitivo, na Praça General Osório, tem de ter um sistema de manobra que garanta o intervalo de toda a linha 1 do Metrô em 90 segundos. Se você não tiver uma manobra no rabicho, vai ter uma capacidade extremamente inferior no Metrô do Rio de Janeiro.

Tenho lutado por isso, mas parece – até me garantiram numa reunião recente – que, pela primeira vez, o pessoal está vendo o problema da manobra, porque, se eu não garantir a manobra, não garanto o intervalo, se não garantir o intervalo, também não garanto a regularidade desse intervalo. E é o que está acontecendo na Estácio. A Estácio hoje está limitando uma linha 2 inteira, de cabo a rabo.

O estado também – agora, com o Sérgio Cabral, tenho certeza de que vai ser melhor não cumpriu, nessa parceria público-privada, a parte do governo de comprar material rodante, os trens do Metrô. Não houve cumprimento disso. Trata-se de uma parceria: cada um entra com determinado investimento para poder ampliar a capacidade do sistema. Portanto, é importante ter em mente essa necessidade de trens, especialmente a necessidade do trecho Estácio-Carioca-Castelo. Você pode fazer isso numa primeira fase, só fazendo o corpo das estações para ficar mais barato e comprar menos trens; depois, numa segunda etapa, você faz a estação do Sambódromo e a da Cruz Vermelha.

Precisamos aprender a fazer Metrô; não é fazer de cabo a rabo 500 estações, o que fica inviável, impraticável. Se amanhã o Transpan tiver de ser feito, que se façam estações alternadas. Com isso, você economiza material rodante, sistema de energia; o valor fica menor, e você vai ampliando. Mas você faz as pontas e depois vai enchendo gradativamente. Se tivéssemos feito isso no Rio de Janeiro ao longo desses 30 anos, a nossa rede ficaria muito maior do que a que temos aqui. São Paulo está começando a acordar para isso, porque também nunca fez dessa forma.

Então, precisamos ter isto em mente: não é nenhum palavrão, não é nenhum demérito não fazermos certas estações, deixando só o corpo delas.

A SRA. PRESIDENTE (ASPÁSIA CAMARGO) – Acho que tivemos aqui muitas contribuições importantes, e algumas perguntas do Marcio não chegaram a ser respondidas. Enfim, temos aqui um início de diálogo, e os senhores podem ajudar muito no nosso trabalho, que é o de incorporar essas questões que foram levantadas aqui e outras ao Plano Diretor, que vamos aprovar ainda este ano.

Agradeço muito a presença dos nossos convidados – foi preciosa – e a todos os que estiveram aqui contribuindo com suas perguntas, com a sua atenção, para que possamos fazer para a Cidade do Rio de Janeiro o melhor Plano Diretor possível.

Muito obrigada.

Está encerrado o Seminário.

(Encerra-se o Seminário às 17h17)

## RELAÇÃO DOS PRESENTES

Eduardo Pacheco Giannetti – CBTU, Érico Costa – Construtora Carvalho Hosken, Wandilson Guimarães – Estudante, Carlos Emílio Vimercati – Uerj, Roberto Travers – SMTR, Antonio Iofre – Coordenador de Projetos e Planejamento da SMTR, José A. Pimenta de Carvalho – Uerj, Délio Amaral – SMF, Dalny Sucasas – Susecretário Municipal de Transportes, André Luiz Fontoura Creton, Luiz Fernandes de Matos, Carlos Alberto Porto Cabral – Uerj, João de Tarso Palotino – Uerj, Letícia Hazan – Representando o Vereador Rubens Andrade, Thereza Carvalho Santos – Uerj, Josué Setta – Uerj e Fernando Mac Dowell – Engenheiro.