

COMISSÃO ESPECIAL

Resolução n° 995/2005

SEMINÁRIO REALIZADO EM 11 DE MAIO DE 2005.

Presidência dos Srs. Vereadores Jorge Felipe, Presidente da Comissão, e Eliomar Coelho, Membro da Comissão.

Às dez horas, no Plenário Teotônio Villela, tem início o Seminário da Comissão Especial constituída pela Resolução n° 995/2005, sob a Presidência do Sr. Vereador Jorge Felipe, Presidente da Comissão, “COM A FINALIDADE DE PROPOR A ATUALIZAÇÃO DO PLANO DIRETOR DECENAL DA CIDADE”.

O SR. PRESIDENTE (JORGE FELIPPE) – Bom-dia a todos. Dou por aberto o 7° Painel do 3° Bloco do Seminário do Plano Diretor Decenal instituído pela Resolução n° 995/2005. Hoje com os temas Mobilidade Urbana, Trânsito e Transporte, e outro painel também no dia de hoje, Uso e Ocupação do Solo -, Zoneamento Participativo.

Convido os Vereadores presentes para que integrem a Mesa. Já está presente o Sr. Relator, Vereador Eliomar Coelho.

Iniciaremos com o painel Mobilidade Urbana, Trânsito e Transporte.

Solicito ao Cerimonial que conduza, à Mesa de Honra, os nossos convidados palestrantes.

(O Cerimonial conduz os convidados à Mesa de Honra)

O SR. PRESIDENTE (JORGE FELIPPE) – A Mesa está assim constituída: Sr. Antônio Jofre de Andrade, Coordenador-Geral de Projetos da Secretaria Municipal de Transportes; Sr. Licínio Portugal, Coordenador de Programas de Pós-Graduação em Engenharia – Coppe, da Universidade Federal do Rio de Janeiro; Sr. Ricardo Esteves, da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal do Rio de Janeiro. Convido também, para que integrem a Mesa, os palestrantes do oitavo painel, Uso e Ocupação do Solo – Zoneamento Participativo, Sr. Augusto Ivan de Freitas Pinheiro, Subsecretário Municipal de Urbanismo; Sr. Sérgio Besserman, Diretor Informações Geográficas do Instituto Pereira Passos, IPP.

Indago ao nobre Vereador Eliomar Coelho se quer fazer uso da palavra.

Com a palavra, S. Exa.

O SR. VEREADOR ELIOMAR COELHO – Bom-dia para todos. É uma satisfação muito grande estar aqui com vocês para falar da importância da participação de todos no processo de revisão do Plano Diretor que, por enquanto, está sob a responsabilidade de uma Comissão que foi criada, no início desta legislatura, exatamente para fazer isso. Fizemos uma Audiência inicial para dar conhecimento à sociedade, à população da Cidade do Rio de Janeiro, sobre a revisão que a Câmara de Vereadores iria fazer. Logo depois, iniciaram-se os trabalhos de organização e, agora, estamos realizando este Seminário. O objetivo do Seminário tem procurado, - e até agora obteve êxito – obter uma radiografia, uma fotografia da Cidade do Rio de Janeiro nos tempos atuais. O objetivo do Seminário é esse. O Seminário termina no dia 20 com uma Mesa que irá definir, ou pelo menos tentar definir, a metodologia que será adotada para todo o processo de revisão do Plano Diretor. Até hoje, em nossas Mesas, tem sido cumprido, a contento, o que se desejava. Quer dizer, todas as informações, todos os elementos, todos os dados que foram passados pelos palestrantes, são de fundamental importância. De maneira que hoje é mais uma Mesa e nós vamos tratar de dois temas: o primeiro será de trânsito, transporte e mobilidade urbana, que são fundamentais. Sempre se falou e se fala em transporte sob a óptica do veículo. E quando nós falamos mobilidade, significa exatamente olhar sob a óptica também do ser humano que circula pela cidade. Então, isso é muito importante. Eu tenho absoluta certeza que os palestrantes, a quem eu quero saudar, realmente vão desempenhar, da melhor maneira possível, esse papel. E logo em seguida, nós vamos entrar numa parte importantíssima também, que é a questão do zoneamento, do uso e ocupação do solo. De maneira que tenho absoluta certeza que tudo vai sair como desejado e como merecem os moradores do Rio de Janeiro.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (JORGE FELIPPE) – Nosso primeiro palestrante é o Sr. Licínio Portugal, Coordenador de Programa de Pós-Graduação em Engenharia, Coppe, da Universidade Federal do Rio de Janeiro, que dispõe de 30 minutos.

Com a palavra, S. Sa.

O SR. LICÍNIO PORTUGAL – Se o tema central é o Plano Diretor, a nossa função aqui, nosso propósito principal é mostrar a importância do planejamento, não como instrumento simplesmente burocrático, como sistematicamente ele é compreendido, mas, sim, como instrumento de transformação e que pode contribuir para a melhora dos transportes na Região Metropolitana do Rio de Janeiro. E, nesse sentido, nós, como professores, optamos por uma estrutura bastante didática, em que procuramos,

por um lado, comentar os principais problemas de transporte, depois, falar sobre alguns fatores contribuintes para a ocorrência desses problemas e por fim, algumas propostas. E a nossa intenção é destacar como o planejamento tem um papel importante na busca dessas transformações. Então, vocês vejam que nos países mais avançados existe um esforço e uma atenção muito grandes no planejamento. Algumas intervenções que são feitas, pelo menos 5% do custo são alocados na etapa de planejamento e projeto. Então, alguns até comentam que isso ocorre porque lá os países têm recursos. Pelo contrário. Os países mais avançados têm consciência da escassez dos recursos, principalmente o público. No Brasil, como não há esse mesmo destaque ao planejamento, existe uma quantidade de ações que não estabelecem os problemas prioritários e, ao mesmo tempo, há vários desperdícios em função dessa dedicação à atividade de planejamento e projeto. Então, nesse contexto vamos fazer um panorama sobre os principais problemas.

Eu destaquei aqui o primeiro como mobilidade não-sustentável. Por que a mobilidade é não-sustentável? Porque ela é baixa. Segundo a última pesquisa de OD, a mobilidade é de 1,7 a 1,8 viagens/dia/habitante, o que é muito baixo. Eu sempre uso, como exemplo a situação que passei, em Barcelona, durante um tempo, no meu pós-doutorado. Nesse período eu saía de casa, deixava meu filho na escola, voltava para casa, ia para a universidade, voltava para casa para almoçar, voltava para a universidade, depois no final da tarde voltava para casa, ia pegar meu filho, voltava para casa e ainda tinha fôlego de passear com a minha família no Centro da Cidade. Isso em Barcelona. No Rio de Janeiro eu saio de casa às seis horas da manhã, vou para o Fundão, às cinco horas retorno, sem disposição para fazer mais nada, ou seja, isso mostra que a mobilidade que hoje nós temos é muito baixa, e, mobilidade significa a possibilidade de desfrutar o território e as atividades e, conseqüentemente, qualidade de vida. Por que a mobilidade em Barcelona era muito maior? Por um lado, Barcelona, não a grande Barcelona, bem, Barcelona são dez por dez, são 100 km². O Rio de Janeiro são cerca de 1.400 Km², ou seja, o Rio representa quatorze Barcelonas. Conseqüentemente, é muito mais fácil você desfrutar das atividades numa cidade como Barcelona, de 100 km², do que numa outra como o Rio de Janeiro. Não entendam essa situação como uma defesa dividindo-se o Rio em outras cidades. Não é isso o que eu estou defendendo, inclusive tirando a periferia, a Baixada desse nosso território. O que eu estou dizendo é o seguinte: não é tanto pelo tamanho, mas é fundamentalmente pela irracionalidade com que as atividades se distribuem no espaço. Esse problema onde o Centro e a Zona Sul concentram uma parcela significativa de oportunidades de emprego, faz com que grandes contingentes tenham que se deslocar da periferia para o Centro e Zona Sul,

vencendo grandes distâncias e o pior, num contexto de congestionamento. Por que? Porque a nossa mobilidade se apóia fundamentalmente nos modais rodoviários: automóveis e ônibus. Mais de 90% dos deslocamentos são feitos por essas modalidades que têm como características serem grandes predadores, grandes consumidores de espaço público. Então, na realidade, essa organização espacial e racional que nós temos, esse destaque excessivo às modalidades, estão vinculados à falta de planejamento, quando percebemos que os nossos congestionamentos produzem atrasos excessivos. Então alguns estudos apontam que, pelo menos, uma hora e meia por dia, nos centros de deslocamentos, isso significa que o cidadão comum perde pelo menos um mês da sua vida no interior de uma condução. Isso, no próprio exercício de cidadania. Essa pessoa levando duas horas por dia nos seus deslocamentos e associado com o desgaste, essa pessoa não tem como se organizar com a sua vizinhança, com a sua comunidade, com o seu sindicato e mesmo no nível familiar. Isso tem repercussão também na própria produtividade. É claro que isso tem custos, tem custos sociais que, segundo algumas estimativas, apontam ser da ordem de centenas de milhões de dólares. Esse modelo, fruto de uma falta de planejamento, faz com que tenhamos uma certa desordem que custa caro para a nossa sociedade. O preço dos transportes também é elevado, incompatível com o poder aquisitivo da população. Existe um trabalho que diz que 60% das classes D e E andam a pé; não que elas gostem dessa atividade, mas é que elas não podem pagar o transporte oficial. Então, na realidade, ir a pé por distâncias excessivas é algo que representa um tipo de exclusão. Vocês vejam que além desses problemas existem outros como o impacto ambiental. Evidentemente que, na medida em que temos um sistema apoiado nos moldes rodoviários, que são grandes predadores e poluidores, cerca de 70 a 80% da poluição na nossa Região Metropolitana é proveniente do tráfego, sem considerar os impactos associados aos ruídos, inclusão visual, segregação espacial. Há também um outro problema que é a degradação da qualidade de vida. Os congestionamentos, os impactos ambientais são fatores que degradam a qualidade de vida nas nossas cidades, e também nas áreas locais, nas áreas residenciais onde os sistemas viários locais deveriam ter baixo fluxo e baixa velocidade, mas verificamos exatamente o contrário. As nossas áreas residenciais são atravessadas por um tráfego de passagem, que cria um congestionamento e altas velocidades, gerando um ambiente, não que estimule a interação de vizinhança, como deveria ter uma área local, mas sim muitos acidentes. Existem alguns trabalhos que mostram principalmente os idosos sentindo-se cada vez mais excluídos pelo risco que eles têm de atravessar e conviver com a vizinhança.

Então, há uma degradação muito forte e mais uma vez aponto isso como função da falta de planejamento de uma quantidade excessiva de viagens por módulos rodoviários e de uma irracionalidade na organização espacial das atividades porque não se faz planejamento, porque não se tem um Plano Diretor, porque não se tem um plano de transportes. O trânsito é violento, eu coloquei ali valores que circulam de 20.000/50.000 mortes por ano.

Como as nossas estatísticas também não são dignas de confiabilidade, mas 20.000 ou 50.000, é um número excessivo de pessoas que todo ano morrem em nossas estradas e o pior é que essas mortes concentram-se fundamentalmente nos pedestres. Cerca de metade das vítimas fatais são pedestres, jovens entre 10 e 30 anos, o que também representa perda de vidas para pessoas que estão na flor da idade, um custo social muito elevado.

Um outro dado interessante é que 60% da infra-estrutura hospitalar de emergência são de vítimas de acidentes de trânsito, ou seja, uma parcela da crise da Saúde está vinculada à insegurança que o nosso trânsito oferece.

Eu não tenho dúvida de que se melhorássemos a qualidade e a segurança do trânsito, reduziríamos a demanda pelos serviços hospitalares.

No Rio de Janeiro, com dados da CET-Rio, há 60.000 acidentes por ano. Algumas estimativas apontam mais de R\$ 500 milhões/ano.

Então, vejam que são cifras significativas, em função desse modelo, em função dessa falta de planejamento e o pior é que essa concentração dos acidentes acaba ocorrendo nas regiões mais pobres e periféricas, que são as regiões que têm, fruto da desigualdade social e da falta de equidade na oferta de serviços, uma degradação, ou seja, percebe-se com muita clareza, que a infra-estrutura e a qualidade dos serviços piora à medida em que sai do Centro ou da Zona Sul para a Zona Oeste sendo que alguns trabalhos científicos mostram que a acessibilidade também piora nesse mesmo sentido. Então, não se tem uma política equitativa que tente reduzir as desigualdades.

Vejam que estes são alguns dos principais problemas e, de uma forma geral, todos eles estão relacionados à falta de planejamento, à falta de um ambiente em que se promova o planejamento, um planejamento não como um exercício de apenas cumprir uma exigência burocrática com os quais, depois, constroem-se grandes volumes, grandes documentos que ficam na prateleira, mas um planejamento visto como instrumento vivo e que possa promover as transformações e as medidas necessárias. Por conta disso, eu estruturei esse fatores causais, o primeiro relativo às deficiências institucionais. Há deficiências muito fortes, eu aponte algumas características, como multiplicidade de órgãos nas esferas de Governo e no próprio território metropolitano. Ainda não se tem um modelo apropriado para você tratar o

espaço metropolitano, mas quando há multiplicidade de organismos é claro que onde todos podem fazer de tudo existe uma tendência de todos não fazerem nada, ou pior, todos quererem fazer apenas aquilo que gera dividendos políticos e não aquilo que é necessário. É importante que revertamos isso.

Existem, conseqüentemente, políticas não unificadas, totalmente desarticuladas. Um exemplo disso é o excessivo número de projetos que percebemos na nossa área de transportes.

Sobre o excessivo número de projetos, alguns podem entender o seguinte: “Puxa, como os nossos governantes são criativos!” Mas, não! Na realidade, o excesso de projetos fragiliza cada um e gera um imobilismo, porque a sociedade não tem claro quais são os prioritários e quais aqueles que efetivamente devem ser defendidos e devem ser implementados. Por outro lado, percebemos que esse excesso de projetos... e normalmente cada projeto é vinculado a um dono. É o dono o Prefeito; é o dono o Governo do Estado; é o dono o Governo Federal. Conseqüentemente, é uma forma dos políticos e dos governantes se protegerem. “Eu tenho meu projeto. Vocês estão vendo. Mas não me permitem; não me dão recursos para implementá-lo”. Ao mesmo tempo, o governo acaba desconsiderando o interesse público. Muitos projetos não têm que estar vinculados a um dono. Quem tem que ser o dono do projeto é a sociedade. Quem consegue promover um projeto que a sociedade se sinta presente, participativa e, de alguma forma envolvida com ele, é um plano. Então, o planejamento tem essa característica de articular e de agregar parcerias e, conseqüentemente, estimular a participação.

Isso aqui é uma suposição. São Paulo, nas etapas de planejamento, está mais avançado do que o Rio de Janeiro; percebemos, então, que lá eles têm um projeto. Existem as diferenças políticas em São Paulo, mas na hora dos recursos chegarem, esses recursos são bem vistos. No Rio de Janeiro, não. No Rio de Janeiro, cada representante, cada instância de governo apresenta o seu projeto. A sensação que eu tenho é que no Rio de Janeiro, por ter uma repercussão fantástica, todo Prefeito, todo Governador do Estado pretende ser candidato à Presidência da República. Isso não dá a eles a humildade de construir um projeto estruturante para a cidade. Isso gera vários conflitos que precisam ser quebrados. E o processo de planejamento, ele pressupõe toda uma abordagem que ajuda nisso. Além do mais percebemos que os recursos financeiros, tecnológicos, normalmente são incompatíveis com as atribuições. As equipes técnicas são insuficientes e desmotivadas. Eu tenho lá diversos amigos que os considero heróis por continuarem acreditando na possibilidade de mudança. Mas não há, institucionalmente, uma política que valorize os nossos técnicos.

Falta de um sistema de informações. É inadmissível que, por exemplo, a CET-Rio não tenha informações básicas, como o vo-

lume de tráfego e algumas medidas de desempenho. É como se um hospital não tivesse um laboratório para exercer as suas atividades. Isso deveria ser uma obrigação dos organismos de transporte: terem um quantidade de informações para tomarem as suas decisões; realizarem os seus estudos.

Evidentemente, eu tenho que destacar o PDTU, que está sendo feito pelo Governo do Estado, que é uma pesquisa de OD, o que vai ser muito importante para nós. Eu também tenho que reconhecer alguns avanços que estão acontecendo, inclusive na CET-Rio, mas ainda num nível insuficiente. Os nossos processos, de maneira geral, eles não estimulam a participação e a conscientização da população. Ou seja, nesse contexto, percebemos porque o planejamento não é valorizado – o planejamento, aí entendido como o antecipar problemas e buscar as soluções apropriadas. Isso, num horizonte de longo prazo, num contexto metropolitano, segundo abordagens sistêmicas e processo transparente, participativo, com acompanhamento sistemático.

O outro fator causal é a falta de um Plano Diretor atualizado. Vejam, quando digo plano, é plano como um instrumento de transformação, como instrumento que vai agregar parcerias, que vai estimular nossas competências disponíveis. E olha que o Rio de Janeiro, talvez, seja a cidade que reúna mais centros de excelência no campo da pesquisa, no campo da ciência, e que são subutilizados. A gente percebe, também, que esse Plano Diretor deveria servir como uma referência, com o respaldo da comunidade, o que permitiria, então, a ele, servir de base para tomada de decisões, implementação de políticas públicas e planos setoriais, um dos quais o de transporte. Então, como não há esse plano, há um vazio de critérios, de bases sustentadas técnico e socialmente. E onde fica o poder de decisão, de definir prioridades? Esse poder de decisão fica concentrado, fundamentalmente, em alguns grupos que são mais articulados e que transformam os seus problemas em um problema de toda a sociedade. Então, vocês imaginem a força de um Prefeito puxar, a cada semana, um determinado projeto como prioridade? Por que isso acontece? Porque não se tem um Plano Diretor. Então, vocês vejam que, quando falo sobre falta de planejamento, isso é algo que não está concentrado no Município do Rio de Janeiro: essa cultura do não-planejamento também ocorre nos âmbitos regional e nacional, haja vista que 11 das metrópoles reúnem 78% da população. Então, o nosso espaço nacional e regional concentra a população e poder em determinados espaços, em detrimento de um desenvolvimento mais equilibrado e sustentado. Por quê? Porque falta planejamento. O Rio de Janeiro, só a cidade, ocupa 3% do território do estado, mas concentra cerca de 40% da população e 60% do PIB. Isso, mais uma vez, reforça o quê? Concentração espacial de oportunidades, concentração espacial de população e riqueza em detrimento de uma grande extensão do território. Fal-

ta uma política habitacional para as classes menos favorecidas; não conhecemos essa política. Ao mesmo tempo, o transporte pode ser o instrumento que articulado a essa política, promoverá grandes avanços e desenvolvimentos. Falta um projeto estruturante de desenvolvimento sustentável para o estado e para região metropolitana, e isso mostra a importância de um Plano Diretor. Alguns trabalhos mostraram o seguinte: hoje em dia, o desenvolvimento do Rio de Janeiro está se dando onde? Surpreendentemente, está se dando na periferia, está se dando na periferia, que não tem infra-estrutura para absorver esse implemento populacional. O custo de você gerar infra-estrutura para essas regiões é muito caro, e nas regiões com infra-estrutura e serviço há um esvaziamento populacional, a não ser nas favelas. Então, hoje, nossos processos de ocupação são de favelização ou de periferização, que são formas de ocupação extremamente irracionais e que envolvem custos sociais significativos.

Bom, quanto ao terceiro fator, que é a falta de um Plano Diretor, esse Plano Diretor de Transportes deveria ser derivado do Plano Diretor da Cidade. É o Plano Diretor da Cidade que vai estabelecer as diretrizes sobre para onde a cidade deve crescer e qual seria a vocação e a natureza desse crescimento. Porque compreendendo esse projeto de desenvolvimento é que o Plano Diretor pode estabelecer as suas ações, a configuração da rede de transportes. Por quê? Qual o atributo que transportes proporciona? A acessibilidade. A acessibilidade. Na medida em que crio uma configuração, uma rede de transportes que vai melhorar a acessibilidade de um bairro, de uma região que já está saturada, o que estou fazendo é criando um conflito, porque vai começar a haver “deseconomias”. O empreendedor, naturalmente, quer ir para os locais com mais acessibilidade. Então, a acessibilidade é um atributo que a rede de transportes oferece, mas essa distribuição da acessibilidade pressupõe o conhecimento de um projeto de desenvolvimento que o Plano Diretor oferece. A acessibilidade não é, necessariamente, uma coisa boa em todas as condições. Por exemplo, a região de Mauá é uma região encantadora, e, naturalmente, não se quer acessibilidade para lá, porque o encanto de Mauá é exatamente a dificuldade que se tem de chegar lá. Na hora em que se melhorar a acessibilidade daquela região, a especulação chegará lá, também. Então, vocês, têm que imaginar qual são as áreas que se quer desenvolver e, conseqüentemente, a configuração, a rede de transporte vai promover esse ganho de acessibilidade. E, também, acessibilidade a quê? Por quê? Porque, se eu crio uma acessibilidade entre um pólo e outro concorrente, a tendência é que o pólo mais forte absorva o outro. Então, a intenção é que a gente consiga estabelecer acessibilidade entre os núcleos que promovam uma grande interatividade. Mas tudo isso escorado num projeto de desenvolvimento inserido na região metropolitana. Vocês vejam que a nossa rede é radial, é uma

rede radial, que reforça a acessibilidade dos núcleos centrais; os investidores querem, mais uma vez, investir suas atividades nessas regiões, e, conseqüentemente, a vantagem da rede radial é concentrar a demanda nos corredores, desde que esses corredores sejam servidos por modalidades de alta capacidade, como o trem, o metrô, as barcas, mas não contrariamente. Essa concentração de demanda acaba sendo servida por quê? Por automóvel, por ônibus, que são modalidades que não têm essa propriedade de atender grandes contingentes. Então, vocês vejam que todos esses elementos estão associados à falta de planejamento. Uma outra coisa que chama atenção é a malha ferroviária. São mais de 200 km, e é importante que a gente reforce que, ao lado da malha ferroviária, existem corredores ferroviários congestionados, e a malha ferroviária é subutilizada. Ela já transportou, nos anos 60, mais de um milhão de passageiros/dia, e, hoje, chega a 400 mil; então, apesar de a população ter crescido significativamente, a nossa rede ferroviária é subutilizada, e a gente estava mostrando que era interessante que pensássemos em integrar os transportes com uma política habitacional. Como nós falamos, você criar conjuntos habitacionais, por exemplo, em Sepetiba ou em áreas sem infra-estrutura, o custo é muito alto, mas no tecido urbano existem vários vazios com acessibilidade, e alguns deles se encontram nos entornos das estações ferroviárias. Então, por que não promover uma política habitacional fundamentalmente para as classes de menor poder aquisitivo no entorno das estações ferroviárias? E o que estou falando aqui não é uma criação minha – Copenhague já faz isso, e Estocolmo também. Mas isso é primeiro mundo. Mas tem Singapura, uma cidade-estado que se encontra num estado de desenvolvimento como o nosso, e que também faz isso. Então, vocês vejam que nessas cidades, no entorno das estações são criadas como que mini-cidades com cerca de 90 mil pessoas vivendo ali. E cada estação, cada entorno de estação tem vida própria, o que também evita deslocamentos entre regiões. Então, isso daí é uma proposta. Eu até tenho um aluno de doutorado que está desenvolvendo uma pesquisa nessa direção.

Um outro fator causal é que as modalidades de transporte não são tão integradas, e há um desbalanceamento, ou seja, uma ênfase excessiva nos módulos rodoviários, em detrimento dos de maior capacidade, como o trem, metrô e barca.

Dentre as minhas propostas, destaco aqui, evidentemente, a revisão do Plano Diretor. Sem o Plano Diretor nós perdemos, exatamente, uma referência coletiva que a gente tem defendido aqui; como é que vou desenvolver um plano de transporte e um plano de infra-estrutura de uma forma geral, sem ter uma referência que compreenda a cidade como um todo, num horizonte de longo prazo? Então, vocês vejam que é fundamental a revisão do Plano Diretor. Isso, também, proporcionando a integração e a

articulação entre transporte e uso do solo, um plano de transportes. É claro que, derivado desse Plano Diretor, nós devemos ter esse Plano de Transportes – é um absurdo que não se tenha um Plano de Transportes, e é um absurdo que a gente não tenha uma rede estrutural básica, atual e futura. Ou seja, como manteremos essa rede estrutural básica se a gente não consegue definir a longo prazo quais os projetos prioritários? Então, vocês vejam que cada Prefeito, cada Governador tem o seu projeto, a cabeça dele, mas isso não está ancorado num plano que passa por toda uma sustentação política, uma sustentação técnica, uma sustentação de envolvimento da população organizada – e essa rede é fundamental. Qualquer cidade mais avançada tem uma rede principal básica, em que você consegue entender como você se desloca, mas no Rio de Janeiro você não tem isso. E essa rede básica permitiria, também, uma programação de investimento. Então, não é um Prefeito, não é um Governador que vai estabelecer a sua prioridade: essa prioridade faz parte de uma referência coletiva, que visa o fortalecimento e a integração institucional. Eu não tenho dúvida de que a gente tem, na questão institucional, o estabelecimento de um sistema de transporte hierarquizado, integrado e sustentável e, aí, numa ação imediata, a revitalização das ferrovias e das barcas. A gente tem toda uma hidrovia, um espaço aquaviário para estabelecer, mas tudo isso articulado a uma política de desenvolvimento e habitacional.

E o sistema de informações? Além disso, eu queria destacar o gerenciamento dos PGT's - PGT's são equipamentos de grande porte. O que é um equipamento de grande porte? Um shopping, por exemplo. Evidentemente, o empreendedor de um shopping tem a sua lógica empresarial, que é uma lógica legítima, e ele estabelece os locais que, para a lógica dele, são os mais apropriados. Só que o plano do município não estabelece quais são os locais que, para a sociedade, são mais interessantes. O problema é que, quando não se tem um plano, um planejamento do estado, o empreendedor faz o seu planejamento, e a gente perde de vista o interesse coletivo.

Existe - eu não conheço -, aqui no Rio de Janeiro, um programa para aumento da segurança no trânsito, existem algumas iniciativas isoladas em função da quantidade de pessoas que morrem ou são vitimadas de outro modo pelo trânsito. Falta prioridade para a alta capacidade, o transporte coletivo não é priorizado na circulação do espaço viário. O pedestre e o ciclista, é uma coisa absurda a pouca atenção que se dá a eles. Faltam ações para racionalizar a operação da carga, e políticas de restrições para automóveis em locais e horários críticos.

É claro que essas propostas são interessantes, mas eu não tenho dúvida de que, se nós não construirmos aquela base com um institucional forte, um bom sistema de informações, um processo de planejamento visto como instrumento de transformação, um

Plano Diretor e um Plano de Transportes, essas medidas não serão utilizadas de forma plena e, muitas vezes, acabarão em fracasso.

Eu estou quase terminando.

Eu só queria mostrar que essas propostas deveriam ser atualizadas, poderiam agir nesses fatores causais e esses fatores causais atuarem nos problemas que a gente apontou aqui.

Então, eu tentei mostrar que muito desses problemas estão relacionados ao planejamento, à fragilidade institucional. Conseqüentemente, vejo que é fundamental que a gente invista na construção dessas bases para sustentar decisões mais qualificadas, mais competentes e compatíveis com o interesse público.

Eu queria reforçar que, na hora em que se constrói um Plano Diretor e se acredita nisso como uma ferramenta de mudança, de melhoria, é claro que se pressupõe um autoconhecimento. Para que eu planeje, é preciso que eu entenda e conheça melhor o contexto em que estou planejando. E, ao mesmo tempo, em função da complexidade que envolve os problemas de uma grande metrópole, você tem que ter a humildade de aprender com esse processo. Não há uma receita de bolo a ser utilizada. Então, essa disposição de aprender é fundamental.

A outra coisa é a cidadania. Quando você está desenvolvendo um plano, esse plano pressupõe um projeto coletivo de interesse público, o que reforça o exercício de cidadania. Ao mesmo tempo, esse plano acaba sendo um articulador de parcerias, de agregação e integração. Eu não vejo como construir um plano para uma cidade, para um território, para uma região metropolitana sem, de alguma forma, buscar parcerias, até porque a magnitude do problema é tão significativa que você percebe a sua incapacidade de enfrentá-lo, a não ser que você se articule com outros parceiros. Então, o plano estimula a busca de parcerias, a interação.

Ao mesmo tempo, para que você interaja com alguém é necessário pressupor o exercício da confiança, confiança em si próprio, confiança no próximo e no coletivo. A gente tem perdido essa confiança, cada vez mais eu vejo como o meu filho mais novo está descrente. Então, a gente está construindo um mundo onde as pessoas estão perdendo a fé no próximo, estão perdendo a fé no coletivo, e o exercício do planejamento, de uma forma plena, recupera isso.

Ao mesmo tempo, como se trabalha em equipe, é fundamental o respeito às diferenças. Eu sempre comento uma citação do Domenico De Masi: “O gênio é uma figura rara, porque, ele, na realidade, aparece de quando em quando”. Mas para o grupo coletivo, fundamentalmente o grupo heterogêneo, com vocações, competências diferentes, é muito mais fácil conseguir, de uma forma mais articulada, ter esses lampejos de criatividade. Então, para isso, é fundamental respeitar as diferenças.

Existe a tendência de o teórico achar que o prático não conhece; o prático acha que o teórico não serve para nada. Mas, na realidade, nós nos complementamos. Eu, como engenheiro, conheço muitos engenheiros que acham que o engenheiro é detentor de uma competência, e isso me assusta, porque o conhecimento não pode ser excludente nem criar barreiras. Cada campo do conhecimento tem uma forma de contribuir para o desenvolvimento. O importante é acreditar nisso e respeitar isso.

Existe um outro ponto, que é a compartilha do poder, e isso me preocupa. A nossa classe dirigente, sem planejamento, sem um Plano Diretor, sem um Plano de Transportes, tem muito poder. Ela tem muito poder para definir o que ela entende como prioritário, o que os grupos, que formam opinião e pressionam o Prefeito e o Governador, entendem como prioridade, que não necessariamente coincide com o interesse do Poder Público.

Então, na realidade, quando você planeja, quando você desenvolve um plano, pressupõe compartilhar poder, mas, ao mesmo tempo, a gente percebe uma resistência muito grande a compartilhar poder. Mas a nossa gente, o nosso povo tem uma capacidade de sonhar, e o plano, seu processo de discussão, nos ajuda a compartilhar sonhos e esperanças; com base na capacidade da nossa gente - eu não tenho dúvidas, eu não sou maniqueísta -, eu não tenho dúvida de que a nossa gente, por essa capacidade de sonhar, de acreditar numa mudança, num mundo melhor, vai superar essa resistência que a nossa classe dirigente tem em compartilhar o poder e, conseqüentemente, não investir no planejamento, no Plano Diretor e no Plano de Transporte.

Era isso o que eu tinha para falar.

Obrigado.

(PALMAS)

O SR. PRESIDENTE (JORGE FELIPPE) - Muito obrigado, professor.

Com a palavra, agora, Sr. Antônio Jofre de Andrade, Coordenador Geral de Projetos da Secretaria Municipal de Transportes.

O SR. ANTÔNIO JOFRE DE ANDRADE - Bom, em primeiro lugar, quero agradecer o convite. Eu vou fazer uma apresentação mais objetiva, apresentando, mais especificamente, os projetos que a Secretaria de Transportes vem desenvolvendo no sentido de melhorar um pouco essa questão de mobilidade. Há os projetos pontuais, que o Licínio colocou, e, realmente, ele mostrou bem o que é o cenário no transporte, a ausência do Plano Diretor, a ausência de um planejamento. Mas nós temos que ter uma ascensão focada na ausência de informações, também, para a realização de um bom planejamento. O que é agora uma conclusão do PDTU, pelo Governo do Estado, vai deixar-nos uma

ferramenta, uma ferramenta para a Secretaria Municipal de Transportes, com bases muito melhores, elaborar um Plano Diretor. Nós já assinamos um convênio com o Governo do Estado e, em breve, devemos ter resultados desse Plano Diretor; a partir dele, vamos elaborar um Plano Diretor para a área de transportes do Município do Rio de Janeiro. Acredito que, assim, a gente vai poder hierarquizar melhor os projetos, ter uma relação institucional com o Governo do Estado e com os outros Municípios da região metropolitana; ter uma melhor base para discutir prioridades de projetos. Através da PDTU, nós podemos fazer uma hierarquização, uma avaliação econômica dos projetos e obter com um embasamento melhor para uma discussão de prioridades dentro da região metropolitana.

Vocês podem reparar que, basicamente, como o Licínio falou, nós temos um sistema de transporte da cidade estruturado pelo modal ônibus, quer dizer, o ônibus representa hoje, segundo a última pesquisa do PDTU, algo em torno de 70% das viagens realizadas no município. Todas as nossas viagens são calcadas no sistema ônibus. O nosso transporte de massa ali está como insuficiente, mas ele não é ineficiente, ele tem uma insuficiência. Nós temos, na questão de trilhos, a Super Via, que chegou, logo depois da concessão, a transportar cento e poucos mil passageiros/dia. Isso quando, antes, ela chegou a transportar 1,3 milhão passageiros/dia. Quer dizer, ela está num processo de reformulação e, hoje em dia, já está perto de 400 mil passageiros/dia. Por outro lado, o Metrô dificulta uma articulação com as possíveis integrações, pois Metrô tem gargalos sérios como a ligação da Linha 2, entre o Estácio e Carioca. Então, você também não pode ficar alimentando muito o Metrô, enquanto não se fizer um investimento que minimize esses gargalos.

A outra questão, o terceiro ponto é a concorrência entre os modais e a carência de racionalização. Nós temos, como o Licínio levantou, uma concorrência entre ônibus e Supervia; entre ônibus e Metrô; e entre o próprio modal ônibus. Isso, se você for reparar, de uma maneira regional, essa concorrência é muito séria na Zona Sul e é muito carente na Zona Oeste. A Zona Oeste tem falta de ônibus e a Zona Sul tem excesso de ônibus. Então, há uma superposição de linhas, que necessitam de uma racionalização.

A outra coisa que nós temos, em termos viários, é uma insuficiência das ligações norte-sul, daí o sucesso da Linha Amarela, que é a primeira ligação, que faz uma ligação da cidade de norte a sul. Então, nós estamos tentando, também, atacando essa questão. Há ainda a falta da integração físico-tarifária. Hoje, nós começamos pontualmente a trabalhar com alguma coisa que a gente tem esperança de que comece a mexer um pouco com a cabeça dos operadores de ônibus, de metrô e de trilho. Quer dizer,

nós já temos ônibus fazendo integração, pontuais, com algumas estações da Supervia e do Metrô, com resultados excelentes.

E, por último, o pouco aproveitamento do nosso potencial hidroviário. Nós temos uma costa ótima, uma baía que é pouco utilizada, desse espaço. Podemos até pegar, já discutimos alguma coisa na Barra, com o mar mais aberto, temos aí umas outras dificuldades de mar, que nós também estamos com dificuldades de enfrentar.

Então, agora, eu vou destacar os projetos que não são frutos de um Planejamento Global, de uma racionalização, de uma discussão, com outras esferas institucionais, temos até algumas superposições. Mas, eu espero que com a vinda do PDTU, com este plano de transportes que nós vamos resolver, agora, a partir de junho, mais ou menos, nós possamos minimizar um pouco essas superposições e, melhor, hierarquizar os nossos investimentos e que com isso a gente possa vencer administrações com aquela mesma hierarquização.

Então, os nossos projetos são divididos em: vários; transportes coletivos; metroviários; e hidroviários. Dentro dos transportes viários, nós temos a complementação do nosso anel, temos a ligação C, a ligação B e a Via Light.

Eu vou ser um pouco rápido, para isso não atrasar a apresentação.

Então, como complementação do anel, o primeiro projeto que foi desenvolvido para a Cidade foi a ampliação e modernização da auto-estrada Lagoa Barra, que está saturada; há pontos positivos, pontos negativos; as Associações de Moradores da Zona Sul brigam por um transporte de massa, comparando com esse investimento. Mas, é um investimento que a gente tem que tomar um cuidado, nós como município, por ser nossa responsabilidade, esse espaço viário. Então, nós temos que ter um certo cuidado e não podemos esquecer também, que é uma via saturada, que enfrenta questões estruturais que precisam ser revistas; no estágio atual, eu não posso fazer recuperações estruturais que tenham grande efeito na circulação entre a Barra e a Zona Sul. Mas, é um projeto que não está priorizado, atualmente, para uma implantação imediata.

O outro é o trecho 4. Esse trecho 4 é onde tem o túnel da Grota Funda. Ele já foi licitado e o contrato foi assinado, mas parece que está havendo algum problema com a concessionária que venceu essa concorrência e possivelmente tenhamos que rellicitar esse trecho.

Trecho 5, evidentemente após o Trecho 4, é basicamente a duplicação da Av. das Américas até Guaratiba.

Trecho 6, considero uma obra bem importante. É um trecho que vai tirar a circulação que passa por dentro de Santa Cruz. Vamos fazer um anel por fora de Santa Cruz. É uma obra interessante que estamos tentando priorizar junto ao governo.

A Ligação C foi um projeto que teve atualizada sua viabilidade. Estamos pensando ela num processo de concessão. É uma ligação norte-sul que prevê canaletas de ônibus para operação na Via. Ela liga a Barra à Magalhães Bastos. É um projeto caro, estamos discutindo se isso - desconversando um pouco com os interessados - tem uma viabilidade para concessão. Ela tem um custo de desapropriação muito alto. Mas estamos em negociação e vamos ver a possibilidade da sua implantação.

A outra é a Ligação B, que liga Campo Grande à Guaratiba que dá acesso de Guaratiba direto à antiga Rio-São Paulo.

A Via Light, que temos dividido em dois lotes: Lote 1 - continuação da Via Light construída pelo Governo do Estado, ligando até a Av. Brasil; Lote 2 - liga a Av. Brasil até um trecho de Madureira.

É um projeto totalmente compatibilizado com o projeto do IPP para um parque em Madureira.

O Lote 1, considero uma obra importante que vai dar uma revitalização à Via Light construída pelo Governo do Estado, que está parando atualmente em Nova Iguaçu.

E agora os Projetos da Área de Transporte.

Temos para a área de transportes o Corredor Penha - Madureira - Barra, que é um projeto que vou detalhar mais a frente. Imaginamos que com esse projeto e com o Projeto da Ilha do Governador e Deodoro, a gente comece a quebrar um paradigma da racionalização do sistema de transportes por ônibus. Pretendemos nesses dois corredores implantar um Sistema Tronco Alimentador.

Fora isso, temos também as integrações que são medidas pontuais entre ônibus e trem, na Supervia, e a integração ônibus e metrô. No Corredor Penha - Madureira - Barra haverá um sistema de canaletas e que tem de implantação o Sistema Tronco Alimentador. Criando ônibus articulados, movidos a gás, e alimentados por linhas de alimentadores e alguns seccionamentos, que chamamos de linhas mais longas que são linhas complementares que vão se integrar com esse corredor.

Esse sistema, Curitiba já faz há algum tempo, mas para nós é o primeiro Sistema Tronco Alimentador que pelos estudos que estão em desenvolvimento e que devem terminar agora em junho, tem uma atratividade grande, prevê uma demanda de 380 mil passageiros/dia. Se vocês forem imaginar esse número, é mais ou menos o que a Supervia transporta hoje, e estamos pretendendo iniciar esse processo com sistema ônibus de um custo mais baixo de implantação. E com uma etapa para, posteriormente, implantarmos um sistema de maior capacidade.

Acredito que esse estudo esteja pronto agora até o final de junho e já estamos conversando com os interessados para conceder isso à iniciativa privada. Ele tem um nível de desapropriação bom, quer dizer, a aceitação dele, de projeto, é boa. Estamos

conversando também com o BNDES, começamos uma conversa com a Caixa Econômica Federal e esses agentes financeiros estão vendo com bons olhos a implantação desse corredor. Além disso, ele é uma implantação que vai ajudar muito a questão do Pan-Americano agora em 2007. Nós estamos com problema de prazo muito apertado, mas nós estamos correndo, tentando viabilizar senão todo, pelo menos um trecho dele para o Pan-Americano. E ele vai melhorar a sinergia da nossa rede de transporte porque faz uma integração com o Metrô em Vicente de Carvalho e com a Supervia em Madureira.

Mesmo que seja um trabalho pontual, nós estamos tomando certos cuidados para ele não alimentar uma superposição com a Supervia. Por isso, esse corredor está parando na Penha, nós não estamos chegando com ele até a Av. Brasil. Porque se chegasse com ele na Av. Brasil, ele poderia estimular o transporte rodoviário na Av. Brasil, fazendo uma integração na Av. Brasil e pegando esse corredor. Se a gente chegar com ele até a Penha, nós estamos estimulando que os usuários venham pela Supervia e façam uma integração desse corredor na Supervia para atingir a região da Barra da Tijuca.

O outro sistema que também está dentro dessa linha da quebra de um paradigma, de um início do processo de racionalização do sistema ônibus, é a implantação da racionalização do sistema de transportes na Ilha do Governador e em Deodoro. A Ilha do Governador é uma região muito interessante para a gente iniciar esse processo, já que é uma região onde só operam duas empresas de ônibus. Quer dizer, toda a negociação nossa para implantação desse corredor é facilitada no aspecto da conversa com os operadores atuais da linha de ônibus e consiste também na criação de um sistema tronco alimentador. É criar linhas “troncais”, que vão sair da Ilha do Governador, uma linha utilizando a faixa seletiva da Av. Brasil, e outra utilizando a faixa lateral, que seria uma linha paradora. Vamos construir um terminal de ônibus, estava previsto um na Portuguesa, mas estamos revendo essa posição e passá-lo para a avenida; uma integração com aquela rua que sai direto do aeroporto, eu acho que é 20 de Janeiro, com a Estrada do Galeão. E outro terminal no Fundão, que a gente chama de Fundão, mas é próximo à Av. Brasil. Dentro desse mesmo conceito, estamos querendo implantar um terminal em Deodoro, para fazer integração com a Supervia em Deodoro, e pegando a área de influência de Bangu e Realengo. Esses dois projetos também estão prontos.

Nós estamos conversando com os operadores, conversando com interessados para fazer uma concessão desse sistema. A racionalização do sistema de transporte coletivo já foi iniciada em relação à Supervia. Nós já estamos integrando as estações Santa Cruz, ônibus-metrô, com integração tarifária, em Campo Grande e em Bangu. E em fase de implantação, nós vamos chegar a De-

odoro e Marechal Hermes. Hoje, essa integração já está dando um “plus” de passageiros da Supervia de 14 mil. Desses 14 mil, 7 mil são passageiros novos. E temos uma expectativa, depois de consolidada essa implantação, de chegarmos a algo em torno de 37 mil a 40 mil passageiros/dia nesse sistema de ônibus, jogando no sistema sobre trilhos, que é a maneira correta de se operar, o sistema de menor capacidade alimentando o sistema de maior capacidade. E os resultados estão sendo muito bons. Tanto os empresários de ônibus quanto a Supervia estão bem satisfeitos com isso. Nós esperamos com isso que façamos, mesmo que sejam medidas pontuais, novas estações e novas integrações. A rede facilita porque ainda tem uma capacidade ociosa que a gente pode alimentar. Com o metrô o problema é outro.

Já no metrô, nós estamos fazendo integrações na Linha 2 em Coelho Neto e Del Castilho, e na Linha 1 na Saens Peña, Estácio e Largo do Machado. E isso hoje já está atingindo uma demanda a mais no metrô de 65 mil passageiros/dia, se só se considerar dias úteis. E está chegando a 100 mil passageiros/dia, quando se considera todos os dias da semana. O que é um “plus” de passageiros bem razoável. O que demonstra que é por aí que a gente tem que trabalhar. Isso, nós temos que, aqui, no metrô, tomar um certo cuidado porque nós não podemos mais alimentar a Linha 2, enquanto não houver uma expansão da Linha 2 até o Estácio, até a Carioca. Porque Estácio não vai suportar esta transferência.

Em relação aos projetos metroviários, a Prefeitura já desenvolveu, ou está em desenvolvimento, o Transplan, a Linha 4, bonde na Barra e bonde no centro. O Transplan foi um sistema que nós bolamos; inicialmente, tentamos uma conversa com o Governo do Estado para que nós fizéssemos a Linha 6. Não foi possível essa conversa. Entra um pouco no que o Licínio falou desta questão institucional. Não foi possível. Existia na Prefeitura uma premência de elaborar projetos que, à época, nós estávamos em disputa com São Paulo pela candidatura da Olimpíada de 2012. Nós precisávamos de um projeto de peso. E a conversa com o estado não progrediu. O estado quis continuar implantando e desenvolver o projeto da Linha 6. Houve um receio de nossa parte, ou nós pensamos, pelo menos, ter um projeto alternativo, caso o estado não concluísse a Linha 6, nós desenvolvemos o projeto do Transplan, que faz a ligação entre a Barra e a Ilha do Governador. E, ali, mais ou menos, do Fundão até o centro da cidade.

Esse projeto ficou muito caro, na ordem do R\$ 5,5 bilhões - (US\$ 1 bilhão e 500 milhões -, o que inviabilizou o processo de concessão. Nós não esquecemos esse processo, mas nós estamos tentando criar uma alternativa que viabilize esse processo. E o que a gente imagina é um desenvolvimento no trecho entre a Barra e até a integração que ele faz com a Supervia e com o Metrô. E esse sistema de transporte faria a ligação até o centro da

cidade. E a questão com a Ilha do Governador, nós faríamos o acesso, primeiro, por ônibus, até que essa demanda chegasse a um nível que justificasse ou desse uma viabilidade de implantação do sistema sobre trilhos.

A Linha 4 do Metrô não é um projeto da Prefeitura, mas foi um projeto que à época em que nós estávamos desenvolvendo e fizemos uma Audiência Pública para a implantação, ampliação e modernização da Lagoa-Barra, houve uma grita da população muito grande pedindo a Linha 4. Então, o Prefeito tentou conversar com o concessionário, porque essa linha já foi concedida. Já existe um concessionário. Da possibilidade do município substituir o estado no aporte dos recursos e fazer uma ligação até à Gávea, que seria onde nós poderíamos suportar ter um aporte de recursos que a gente poderia se comprometer. Acontece que também a conversa com o concessionário foi uma conversa complicada, a Prefeitura quis mudar um pouco a forma de acompanhamento, acompanhando as obras, o concessionário não queria muito isso. E teve um novo problema, que foi uma questão ambiental. Tendo em vista que nós estávamos cortando uma ligação, parando na Gávea, os órgãos ambientais começaram a exigir uma licença ambiental para ver que repercussão isso poderia ter ali no entorno da Praça do Jockey com essa ligação, porque até hoje não saiu, tirando um pouco a Prefeitura dessa priorização no aporte de recursos para a Linha 4. Então está em suspenso. Mas é um projeto do Governo do Estado.

Como projeto, nós temos o bonde na Barra, que é um projeto que nós estamos desenvolvendo em consórcio com o Governo Francês. O Governo Francês está aplicando nesse projeto algo em torno de 600 mil euros a fundo perdido e a Prefeitura contratou uma consultoria para pesquisa de dados para a oficina. Estamos com esse projeto, esse projeto tem até aí no slide que vocês estão vendo, aparecem os anéis que a gente ia estudar. Nós já estamos num estágio, além disso.

Esses anéis não se demonstraram viáveis, a linha deve percorrer, ela faria uma integração onde pararia a Linha 4 de metrô, até o Recreio pela Av. das Américas. Esse projeto está em fase de conclusão. Nós esperamos que em junho ele esteja concluído; os estudos estão mostrando um nível de demanda que está superando um pouco a nossa expectativa, mas ainda não fizemos o estudo de viabilidade econômico-financeira para uma possível concessão desse sistema e a viabilidade dessa concessão. Deve acontecer agora até meados do mês de junho, ou no final do mês de junho, mas é um projeto para o qual nós estamos com uma boa expectativa.

Bondes no Centro é um projeto no qual nós tínhamos parceria com o BNDES, mas quando veio a nova administração do Governo Federal que assumiu o BNDES, a nova direção se desinteressou pelo projeto e então esse projeto está na prateleira. O edi-

tal na época chegou até a ser publicado. Nós tivemos que recolhê-lo porque o BNDES mudou as prioridades. Hoje, o IPP e a Secretaria de Transportes estão iniciando conversas com o BNDES e a possibilidade de ele retornar. Existe também um estudo do Governo Francês para poder ajudar no desenvolvimento desse projeto. Então, pode ser que ele volte à prioridade.

E, por último, são as ligações hidroviárias. A Prefeitura está estudando duas ligações hidroviárias, uma que seria Ilha do Governador-Cocotá parando no Fundão, no Centro e em Botafogo. É também uma concessão. Nós terminamos o edital agora, encaminhamos para a Procuradoria esse Edital de Concessão da Linha e ele deve estar publicado, nós esperamos a publicação desse edital até o mês de junho, julho. E começamos a desenvolver a Linha Barra - Centro que é uma ligação hidroviária, saindo da Praça XV, uma ligação com a Barra. O porto da Barra nós estamos estudando, é uma coisa complicada, mas nós pretendemos este ano ainda lançar esse Edital de Concessão da Linha que também seria uma concessão à iniciativa privada. Esses são os nossos projetos que nós temos como prioridade. Esperamos agora, depois da conclusão do PDTU e com a realização do nosso Plano Diretor de Transporte podermos hierarquizar esses projetos, em nível municipal, comparando também com os projetos, já estão sendo discutidos para a região metropolitana para instrumentar os nossos, o Prefeito, o Secretário, de uma forma muito mais embasada para uma tomada de decisão diante dos recursos que são limitados. Quero agradecer, qualquer dúvida, estarei à disposição.

O SR. PRESIDENTE (JORGE FELIPPE) - Somos nós que agradecemos a V.Sas. Queremos também registrar a presença do nobre Vereador Dr. Adilson Soares, Relator Geral da Comissão Especial da Revisão do Plano Diretor e ceder a palavra ao Sr. Ricardo Esteves, da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal do Rio de Janeiro.

O SR. RICARDO ESTEVES - Bom dia a todos.

Gostaria de agradecer pelo convite para discutir este tema estratégico para a Cidade do Rio de Janeiro, que é questão da mobilidade e do transporte.

Queria destacar, de início, a felicidade da organização do seminário em estabelecer essa discussão, a partir de uma visão da questão da mobilidade; a necessidade da mobilidade precede a questão do transporte. O transporte é uma fase, um aspecto dessa carência de atendimento das necessidades que a população tem por mobilidade.

Como o Vereador Eliomar Coelho ressaltou, quando falamos de mobilidade, a sensação que temos é que estamos colocando o nosso foco no indivíduo, no ser humano, e de um modo geral,

quando pensamos em transporte, a visão que temos é a do transporte motorizado, mas embora eu vá me referir a um sistema de atendimento das necessidades de mobilidade, para abreviar, eu também vou pegar uma carona nos meus predecessores e vou falar de transporte e aí eu me refiro a todo esse espectro que envolve a busca por mobilidade, por acessibilidade, a realização de viagens urbanas, a necessidade de deslocamentos e transporte também.

Então, abreviadamente, vou falar em transporte.

O primeiro que eu queria ressaltar e que já foi mencionado aqui antes é que não existe uma cidade sem transporte. Temos discutido em vários fóruns e instâncias diversas formulações políticas, buscando resolver problemas habitacionais, de educação, de saúde, de geração de emprego e renda, e um aspecto que acho fundamental é que não existe política urbana que se sustente sem uma política de transporte, entendendo transporte de uma maneira mais ampla, associada a essa política; não basta definir pontos onde a demanda por equipamentos hospitalares ou por escolas, definir aqueles lugares e implantar aqueles equipamentos se houver uma dificuldade de acesso, porque as atividades urbanas não se viabilizam sem que haja um sistema que atenda essas necessidades de mobilidade.

Nós não estaríamos aqui levando para o nosso momento atual, não poderíamos estar aqui conversando sobre esse assunto se todos nós, hoje pela manhã, não tivéssemos exercitado de alguma maneira a nossa mobilidade. Alguns vieram de metrô, outros de carro, alguns de ônibus e eu, um privilegiado, morando em Santa Teresa, sou um dos poucos que usam eventualmente o bonde, mas no início e no fim dessa viagem circulei a pé. Então, caminhei até um ponto de bonde e depois que desci na estação Carioca, vim caminhando até aqui.

Por isso é importante termos o entendimento de que o fenômeno de transporte não se refere apenas a transporte motorizado, e, é fundamental para que as atividades urbanas se realizem e para que tenhamos um sistema capaz de atender essas necessidades. Da mesma forma que nós, cidadãos usuários, nos deslocamos pela cidade, também precisamos entender que existe uma demanda de circulação de produtos e bens. Os supermercados têm que ser abastecidos, bem como os outros pontos comerciais. Da mesma forma o lixo tem que ser retirado e junto com passageiros que circulam pelo ambiente urbano, pelo contexto das cidades, também existem produtos e bens que circulam e precisam ter atendidas suas necessidades de circulação.

Agora, da mesma maneira que não conseguimos pensar a cidade sem um sistema de transporte, a meu ver se deve pensar em transporte sem pensar na cidade, quer dizer, o transporte existe porque existe a cidade, a cidade forma a demanda por transporte.

Então, se raciocinar transporte de uma maneira operacional, até, sobre certos aspectos, pontual, a meu ver é um equívoco. Você precisa pensar transporte dentro do contexto da cidade. E para atender essa necessidade entre articulação entre cidade e necessidade de mobilidade, falta, a meu ver, um aspecto que eu considero fundamental, falta uma política de transporte. Falta um plano, também. É verdade. Existe um consenso – o Licínio tocou nesse ponto; o colega tocou nisso -, falta esse plano. Mas a meu ver, antes de se ter um plano, falta uma política de transportes, falta uma decisão política, falta definir de que maneira nós vamos realizar as nossas necessidades de circulação através do território da cidade.

A questão do plano é fundamental. Inclusive, é um imperativo legal. O Estatuto da Cidade define claramente que cidades acima de 500 mil habitantes têm que ter um Plano de Transportes. E diz mais, tem que ser um Plano de Transportes integrado, embora não defina ainda que integração é essa. Mas está escrito ali: Plano de Transportes Integrado. Nós somos uma cidade acima de 500 mil habitantes; nós deveríamos ter um Plano de Transportes. Não temos, talvez, por falta de uma política, de definição de uma política de transportes.

Eu comecei a pensar assim: que aspectos deveria ter essa política de transportes? Um aspecto que me ocorreu, logo de cara: essa política tem que contemplar uma caráter desconcentrador; promovendo uma distribuição melhor, uma socialização, uma democratização da mobilidade. A gente está a todo momento falando sobre uma distribuição melhor da renda, uma distribuição melhor das oportunidades; a mobilidade forma um aspecto importante desse problema. Nós temos hoje uma concentração muito grande da possibilidade de circular baseada nos proprietários de veículos particulares, baseada na possibilidade das pessoas pagarem a tarifa para utilizar um sistema. Nesse aspecto, existe um segmento considerável que está excluído desse sistema. Aqui no Rio, a gente não tem estudos muito aprofundados sobre isso. São Paulo já avançou um pouco nesse aspecto; eles já identificaram, definiram e conseguem, isso é visual; a gente vê nas madrugadas paulistas aquelas correntes de pessoas caminhando, porque não têm acesso ao sistema de transportes. Ou as pessoas que vão para aquela viagem pendular casa-trabalho-casa, isso está substituído por uma dinâmica diferente, onde o trabalhador vai para o seu local de trabalho na segunda-feira e acaba dormindo por ali mesmo, seja no local de trabalho, seja em alguma pensão próxima ao seu local de trabalho, porque não tem condição de ficar realizando viagens, por conta dos gargalos, das restrições, sejam financeiras, sejam de tempo de viagem. Então, essa política de transportes tem que ser uma política essencialmente socializante, democratizante, que distribua melhor essa mobilidade, que busque atender a necessidade de mobilida-

de de toda a sociedade. Um segundo aspecto é que essa política precisa ser uma política que priorize, que estabeleça um grau de prioridade basicamente para a circulação a pé. Como eu falei, no começo e no final das nossas viagens motorizadas, nós nos deslocamos a pé. Para dizer a verdade, nós somos na maior parte do tempo pedestres, e não passageiros, nem motoristas. Então, a prioridade tem que ser dada à circulação a pé. Dentro desse segmento “pedestres”, essa política não pode esquecer de contemplar o segmento “mobilidade reduzida”, pedestres com mobilidade reduzida, que são pessoas portadoras de deficiências, pessoas portadoras de necessidades especiais, mas também pessoas idosas, crianças, pessoas obesas, gestantes, mães com carrinhos de bebê, pessoas com pequenas cargas urbanas, pessoas que precisam circular e que, por conta dessa condição, têm a sua mobilidade reduzida. Então, é preciso que essa política, que venha a gerar um plano, que venha a ter diretrizes projetuais definidas, transforme as calçadas, transforme os espaços públicos e também os veículos do sistema de transportes públicos em um sistema acessível e, ao contemplar esse segmento, que se estima ser da ordem de 15% da sociedade. Ela vai estar necessariamente contemplando a necessidade de todos na circulação e no acesso dos veículos de transportes públicos coletivos. Que priorize, também, a circulação não motorizada. Esse é um aspecto bastante importante. Por mais que nosso clima, nossa geografia, nossa topografia não seja muito favorável à circulação não motorizada, ela existe. É só olhar. Outro dia, descendi de Santa Teresa, que não é um bairro muito apropriado à circulação não motorizada. E na descida para o Rio Comprido, contei nove bicicletas. Então, se a gente reparar bem, é porque o nosso olhar não tem percebido isso, mas temos, não só um transporte de passageiros realizado em modalidades não motorizados, mas até logística urbana. A gente está vendo até triciclos circulando pelo Centro, transportando água e material de escritório. Então, há uma logística urbana que está sendo atendida por veículos não motorizados e é preciso que esses veículos, essa forma de circular também recebam uma priorização, que priorize o transporte público. Afinal de contas, a gente tem sistemas que são capazes de transportar uma quantidade maior de pessoas a um custo per capita menor para a sociedade e que, portanto, esses sistemas devem ser priorizados sobre o último componente, o último ator do transporte motorizado que são os automóveis particulares, que devem receber, no meu entendimento, no último grau dessa escala, como um aspecto dessa política definida pela sociedade, definida por todos nós. Então, o que significa priorizar transportes públicos? Significa a gente ter sistemas sobre trilhos que têm capacidade, mas significa também implantação de corredores. E aí, queria destacar. A gente tem diversas ações voltadas para implantação de corredores, são projetos a serem implantados, já que os nos-

sois dois corredores, que a gente minimamente tem, na Av. Brasil e em Copacabana, não funcionam. A gente não consegue colocar os corredores que já existem para funcionar, pela ausência, ao meu ver, de uma política e de um plano que seja realmente integrador de projetos de transportes. E nesse aspecto, o que acho importante destacar, não é que a gente esteja aqui falando, comparando a implantação de corredores em cidades como Londres ou Paris, a gente está falando de Curitiba, de Recife, e Manaus, de cidades que estão tentando implantar, - de Bogotá, capital de um país que vive uma guerra civil, mas que implantou o sistema deles de corredor, priorizando o transporte público, mesmo que seja por ônibus, mas está lá. A Cidade de Quito tem lá seu sistema de transporte minimamente organizado em corredores, tentando responder a essa priorização do transporte público sobre o transporte particular. Nós, nesse aspecto, estamos muito atrasados. E que, por último, ao se estudar a questão dessa lista de prioridades, a gente entenda que a gente está lidando com as áreas públicas da cidade. Se a gente olhar para a história das cidades, a gente vai ver que o espaço público das cidades era o local de encontro dos cidadãos, era onde se formava, onde se consolidava a identidade cultural de uma cidade. A identidade urbana é formada no convívio com os cidadãos. Os nossos espaços públicos foram gradativamente engolidos, tomados pela circulação motorizada. Então, o lugar que era originalmente de encontro entre cidadãos, hoje é o local do congestionamento, é o local da poluição atmosférica, da produção de ruídos, da ocorrência de acidentes. É a acessibilidade que se consegue melhorar no sentido longitudinal da via, mas que, ao se tentar atravessar a via, tem-se aquela barreira que impede e, inclusive, põe em risco a sua necessidade de circulação a pé. Então, essa política tem que contemplar também um aspecto de utilização, de como vamos nos apropriar desse espaço público. Então, existem formas alternativas, que não essa de simplesmente cobrir de asfalto, pintar a sinalização horizontal, quando fazem, colocar alguma sinalização vertical, e, pronto, libera-se para o tráfego motorizado. A nossa rua tem de ser mais valorizada. Esse aspecto da qualidade ambiental das cidades, ela tem que ser recuperada, mesmo considerando as necessidades de circulação num contexto mais amplo. Um outro aspecto dessa política envolve a questão, nessa tentativa de se oferecer um sistema onde a mobilidade é mais socializada, democratizada, a questão da integração. A integração física, integração operacional, tarifária, na qual integração eu não precise mais desembolsar uma tarifa cada vez que eu embarco num veículo, eu na verdade estou comprando o direito de acesso a um sistema no qual eu não vou precisar me deslocar de um ponto até outro para poder sair de um veículo e embarcar em outro, eu não vou ter que ficar esperando, não mais que um tempo razoável para promover essa conexão entre sistemas ou entre

veículos do mesmo sistema. Então esse aspecto tem que está razoavelmente bem definido, queremos um sistema que seja integrado físico, operacional e tarifariamente. E queremos que essa política de transportes considere, de uma maneira bastante estratégica, a questão do custo do não transportes. A gente tem, em diversos momentos ao se discutir planos, políticas ou projetos de transportes, esbarrado, ao meu ver, num argumento falso que é o argumento do custo de transportes. E quando a gente fala, vamos fazer mais uma linha, estação de metrô, vamos concluir, não! Metrô é muito caro, ou vamos transformar Avenida Brasil num corredor rodoviário como foi feito no Transmilênio em Bogotá, isso é muito caro. Quando na verdade, caro é não ter transporte, é o verdadeiro custo que todos nós pagamos, agora como essa conta a gente não consegue transformar num papel, ela não se expressa através de um grande número, na verdade ela é paga por todo mundo, e paga todo dia. Então todo dia todo mundo paga um pouquinho, e a gente nessa brincadeira não percebe, e pagamos muito mais do que o custo desse transporte sendo implementado. O custo do metrô, o custo dos corredores; então, essa política de transportes, na sua formulação ou na sua argumentação tem que considerar isso também. O custo do não transportes, a perda de oportunidades, o atraso, o tempo de viagem excessivo, a tarifa excessiva que se paga, duas, três tarifas. O custo do não transporte é um custo pesado que a sociedade paga, mas que na discussão não aparece esse número, sempre o argumento é que custo de implementação do sistema de transportes é um custo muito alto. Essa política tem que considerar esse aspecto. Um outro aspecto, talvez o último aspecto que queria ressaltar nessa formulação política, é a questão da visão metropolitana do transporte, não dá mais para a gente buscar soluções no contexto do município. É fundamental que a gente entenda que: O que a gente chama de Cidade do Rio de Janeiro é uma enorme massa urbana que extrapola as divisas entre municípios. Então, não tem solução de transportes no Município do Rio de Janeiro ou para o Município de Nova Iguaçu, Município de São Gonçalo, a gente tem que ter soluções de circulação de deslocamento de transportes para a metrópole do Rio de Janeiro. É fundamental que o nosso Plano Diretor, o nosso Plano de Transportes, os projetos que a gestão venha a produzir, sejam projetos articulados com outros municípios. Porque se a questão é a agência metropolitana de transportes, vamos constituí-la e se não for, vamos constituir um outro corpo que seja capaz de articular as necessidades de todos os municípios da região metropolitana e que seja capaz de, efetivamente, atender as demandas de circulação com um sistema de transportes adequado, e, também, a partir de um cenário de metrópole, uma cidade que a gente deseja utilizar esse sistema como um indutor de desenvolvimento. Ao se definir áreas a serem desenvolvidas, a oferta da

sensibilidade, é fundamental para que aquele projeto seja alcançado. Para concluir a minha falação, há mais uma provocação do que propriamente uma demonstração, queria ver mais o debate. O aspecto primeiro, as ações que nós precisamos tomar, nós já estamos tomando com atraso, e a questão do uso do espaço público, a questão do investimento em corredores, ou em sistemas de maior capacidade, nos coloca em atraso a frente, não só de outras cidades grandes do mundo, mas também, de outras cidades brasileiras.

Um outro aspecto que eu queria ressaltar é o fato de que uma vez definida a política, que é um aspecto bastante dinâmico, uma vez definido esse plano de transporte, que o Estatuto da Cidade e um consenso entre todos nós é bastante fundamental, e ao se transportar para um Plano Diretor essas diretrizes, esses aspectos, considerar que aprendeu uma certa lição. O nosso Plano Diretor aprovado em 1992 e que agora é projeto de revisão, de certa maneira, já traz todos esses conceitos. A gente lê no Plano Diretor, a gente lê na Lei Orgânica do Município do Rio de Janeiro, a gente vai ver lá, priorização da circulação a pé sobre a circulação motorizada; a integração físico-operacional tarifária; a necessidade de se contemplar as necessidades da população com mobilidade reduzida e, no entanto, o fato de se ter presentes no Plano Diretor esses aspectos, não foi capaz de mudar a maneira de como se circula nesta cidade. Então, a gente tem que aprender a lição, eu acho que não basta a gente repetir, não basta a gente pegar esses conceitos todos, fazer um texto interessante e colocar no Plano Diretor. É preciso que a gente incorpore nesse Plano Diretor os aspectos fundamentais do planejamento em termos de o planejamento hoje não ser mais aquela coisa de antecipação de futuro, previsão de soluções, o planejamento, hoje, existe de uma maneira diferente e nós queremos saber: que cenário nós teremos para esta cidade para daqui a dez anos? Nós queremos o quê, em termos de transporte integração físico-operacional e tarifária? Então, nós temos que ter metas objetivas com prazos definidos. Onde a gente quer estar daqui a um ano, onde a gente quer estar daqui a dois anos, daqui a cinco anos, daqui a oito anos, daqui a dez anos? Então, a gente ter, junto com o nosso Plano Diretor não apenas os conceitos, mas as metas estabelecidas para que a gente tenha os patamares intermediários e para que, no final desse processo, no momento da outra revisão desse plano, a gente possa dizer o que a gente conseguiu, o que a gente não conseguiu, as revisões intermediárias, o que a gente conseguiu, o que a gente não conseguiu, por que a gente não conseguiu e o que a gente pode fazer para alcançar essas metas intermediárias.

Então, é preciso que esse Plano Diretor traga, além dos conceitos, os objetivos, as metas e os prazos para se conseguir, então, ir construindo esse cenário, que é um cenário que todos desejamos para a cidade e para a metrópole.

Obrigado.

(Assume a Presidência o Sr. Vereador Eliomar Coelho, Membro da Comissão)

O SR. PRESIDENTE (ELIOMAR COELHO) – Obrigado Ricardo Esteves. Agora, nós vamos passar para o outro tema, convidando para fazer parte da Mesa o Sr. Augusto Ivan de Freitas Pinheiro, representando a Secretaria Municipal de Urbanismo; o Sr. Sérgio Besserman, Diretor da Diretoria de Informações Geográficas do Instituto Pereira Passos; o Sr. Marcelo Lopes de Souza, do Instituto de Geociências da Universidade Federal do Rio de Janeiro; e a Sra. Vera Rezende, Professora de Planejamento Urbano da Universidade Federal Fluminense.

O tema que vai ser trabalhado agora nesta Mesa é o Uso e a Ocupação do Solo e Zoneamento participativo.

Quero aproveitar para registrar a presença no Plenário do nobre Vereador Stepan Nercessian. Vamos passar a palavra ao Sr. Augusto Ivan de Freitas Pinheiro.

O SR. AUGUSTO IVAN DE FREITAS PINHEIRO – Muito obrigado pelo convite à Secretaria Municipal de Urbanismo para participar deste evento. Vamos ter – acredito – novas oportunidades para discutir o Plano Diretor. O Prefeito vem de criar um grupo de trabalho interno da Prefeitura, congregando várias secretarias para coordenar e monitorar todo o processo de elaboração do Plano Diretor, e acredito que a participação – digamos, a parceria – entre a Câmara e a Prefeitura será bastante produtiva, pelo que temos visto aqui nas apresentações que estão ocorrendo na Câmara de Vereadores.

Eu vou ser bastante breve, porque a Mesa hoje é muito grande e daqui a pouco todo mundo ficará com fome, mas queria destacar alguns aspectos. Seriam basicamente três aspectos com relação ao Plano Diretor, e me parece que seria importante tê-los presente neste momento inicial das discussões.

Primeiro, temos uma cidade construída, temos uma cidade consolidada de alguma maneira. Não há praticamente nenhuma novidade que se apresente em termos de ocupação de novos espaços, de novas fronteiras ou de grandes modificações na estrutura do espaço urbano. Então, o grande desafio é como lidar com áreas que, de alguma maneira, ficaram para trás no desenvolvimento da cidade, tiveram o seu uso modificado ao longo da trajetória da cidade? Como recuperar essas áreas que ficaram para trás e reincorporá-las na discussão e na implantação de um novo planejamento para a cidade e ao mesmo tempo, pensar nessas novas fronteiras que ainda existem de desenvolvimento? E saber se os modelos que nós experimentamos deram certo – e, de uma maneira geral o Rio de Janeiro experimentou praticamente todos os modelos de cidade, da cidade mais antiga até a cidade moder-

nista – temos esses espaços dentro da nossa cidade. Então, temos os exemplos aqui, e resta saber se, nas poucas áreas que nos restam de ocupação de fronteira ainda não – digamos – urbanizada de uma maneira mais intensa, qual o modelo que nós gostaríamos de seguir? Essa seria uma questão.

A outra questão – e depois vou detalhar um pouquinho mais isso – seria a do Plano Diretor. O Plano Diretor, que foi elaborado há 15 anos – eu o estive relendo recentemente, para vir aqui -, parece-me que é ainda muito atual. Quer dizer, o Plano Diretor conseguiu, de alguma maneira, ter posturas que anunciavam as próprias posturas, as próprias legislações subseqüentes e a própria proposta do Estatuto da Cidade. Muitas das coisas que hoje estão sendo propostas, o Plano Diretor do Rio de Janeiro decenal já havia proposto.

Então, nós também, além de uma cidade mais ou menos consolidada, ou razoavelmente consolidada, temos um Plano Diretor razoavelmente moderno, atual e com as inquietações e as preocupações que ainda permanecem na nossa cidade. O problema é, de alguma maneira, se essas coisas foram ou não foram implementadas, se foram bem ou mal implementadas ou, evidentemente, as necessidades que teremos de fazer de correção de rumo nesse percurso do Plano Diretor.

A terceira coisa seria como a Secretaria de Urbanismo tem visto essa questão, como nós poderíamos trabalhar em conjunto com a Câmara e, de uma maneira geral, com o restante da cidade, com a experiência que já temos do Plano Estratégico, da Agenda 21, como vamos trabalhar a questão da discussão e da participação da cidade na elaboração do Plano Diretor? E talvez também tenhamos – eu estava conversando com o Vereador Eliomar Coelho, em seu escritório ainda há pouco – que rever como será essa questão da participação, sabendo – como nós sabemos – que muitas vezes existem organizações novas, forma novas de agremiação da cidade que precisariam ser contempladas também nessa discussão.

Então, a partir dessas três coisas, eu gostaria de detalhar rapidamente cada uma delas. A cidade construída. O que podemos fazer com uma cidade que já está mais ou menos dada, já está pronta. Nós temos uma questão, que é de economizar os recursos disponíveis. Não podemos desperdiçar mais nada nesta cidade, nós temos um razoável estoque, um razoável acervo de áreas preservadas, sejam elas naturais ou áreas construídas, nós temos que saber como lidar com isso, como tirar o máximo proveito desta, não digo dádiva, porque nada na cidade é dado, mas essa construção social, que é a construção do espaço urbano no Rio de Janeiro. Nós temos as florestas, nós temos as lagoas, nós temos as nossas montanhas, as nossas praias, um “acervo natural”, porque já utilizado pelo homem, mas de qualquer maneira, disponível e pronto para ser utilizado, no sentido de integrar mais

fortemente a economia da cidade. Não ver, por exemplo, patrimônio construído como uma simples preservação nostálgica do passado, mas o que ele tem de contribuição a dar para o desenvolvimento econômico da cidade. A gente tem visto o exemplo disso hoje, e eu acho que o Plano Diretor deveria reforçar o apoio à iniciativa que nos surgiu. Por exemplo, entrar num pequeno detalhe. Há um detalhe importante da Rua do Lavradio, que é o casamento entre a economia da cidade, a preservação e o desenvolvimento urbano. Além do mais, um exemplo de parceria público-privada que se deu naquela rua.

Então, essas questões a gente vai ter que pensar bem, no Plano Diretor, como é que nós podemos melhorá-las.

A outra coisa é a incorporação de novos instrumentos. Obviamente, os mais famosos são os instrumentos que nós somos obrigados, inclusive, a adotar pelo Estatuto da Cidade, com o que nós já estaríamos razoavelmente familiarizados, porque o Plano Diretor de 1992 encaminha muitas das questões que o Estatuto da Cidade vem colocar, hoje, como obrigatório, sendo incorporado no planejamento, no Plano Diretor da cidade brasileira. Então, esses instrumentos são poderosos, no sentido de nos auxiliar no que é mais complicado, que é como operacionalizar um plano. Fazer um plano não é muito simples; agora, operacionalizá-lo é muito mais complicado, quer dizer, colocá-lo em marcha. Essa é a grande pista talvez que se tenha do Plano Diretor, é que muitas das coisas não foram colocadas em marcha.

E criar novos instrumentos. Temos que pensar nos espaços que vão ter que ser, forçosamente, de alguma maneira, reutilizados e não pensar mais como uma cidade que se desenvolve sempre numa fronteira nova, desocupada, porque daqui a pouco estaremos encostando em São Paulo. O Plano Diretor do Rio de Janeiro vai ter que ser um plano pluri-metropolitano, ou bi-metropolitano, junto com São Paulo. Nós temos que pensar que não podemos abandonar o que nós construímos com um esforço enorme ao longo da história desta cidade, que é, inclusive, um esforço social. Temos que inventar instrumentos. Não bastam os do Estatuto das Cidades, nós vamos ter que inventar instrumentos para saber como, por exemplo, reaproveitar os espaços deixados ociosos e muitas vezes degradados nas periferias dos núcleos urbanizados. Não só na periferia, no núcleo propriamente dito, no centro da cidade. Como é que nós vamos aproveitar o que nós fizemos e toda a infra-estrutura que nós instalamos e ter um aproveitamento adequado do que nós estamos deixando para trás, prédios vazios, prédios abandonados, ruínas, terrenos desocupados, em grande parte do governo federal? Como é que nós vamos negociar isso com o governo federal? Desapropriar, não podemos. Buscar outra parceria? Talvez sim. Sentar, conversar sobre esse assunto. Nós temos toda a região do Porto, que não é o porto, digamos, mais ativo, que é o Porto dos Bairros da Saú-

de, Gamboa e Santo Cristo, que têm espaços disponíveis de sobra. Nós precisamos utilizar esses espaços, precisamos ter esses instrumentos que permitam a sua utilização. Bairros como São Cristóvão, Bairros como o Rio Comprido, o que nós vamos fazer com aquilo que ficou ocioso depois de inúmeras transformações de uso daquele espaço? São Cristóvão é um bairro privilegiadíssimo por estar próximo da fonte de trabalho, das fontes de diversão, das fontes de lazer, enfim, é um lugar muito especial da cidade para ser utilizado como um espaço residencial. A legislação que foi feita através do PEU, nós sabemos que ela não é suficiente para atrair o setor privado. Sabemos que o setor privado imobiliário do Rio de Janeiro é muito pouco ousado, não arrisca. Temos que injetar um pouco de ânimo no setor imobiliário do Rio de Janeiro para que ele pense nessas áreas como áreas possíveis de desenvolvimento urbano e de ganhar dinheiro, inclusive fazer recursos para eles próprios e para a cidade também. Nós não podemos abandonar isso. E pensar que nós ainda temos Guaratiba para ocupar e vamos largando para trás; Catete, Flamengo, Botafogo, não porque está num *boom* imobiliário extraordinário, mas Copacabana, o que se vai fazer com aquilo? Está pronto! O que falta fazer em bairros que estão absolutamente prontos, que não se tem mais nada a fazer, mas que ainda assim a população reclama ações para aquela área? Então, esse acervo, digamos, esse estoque construído, não podemos deixar para trás de maneira alguma. Eu acho que o Plano Diretor é oportunidade para pensar e criar instrumentos para que eles se desenvolvam.

A busca da regularidade é uma outra questão que assola as grandes cidades brasileiras e assombram particularmente o Rio de Janeiro. Nós temos grande parte do nosso espaço urbano construído de maneira irregular, fora das normas urbanísticas e, muitas vezes, fora das normas mínimas de habitabilidade. Então, essa busca da regularidade tem que ser perseguida, seja ela através da regularização dos próprios espaços existentes, seja através do controle do crescimento desse espaço, tanto vertical, quanto horizontal. Ou seja, através – que eu acho que seria o ideal – da criação de novas oportunidades de construção de moradia popular no Rio de Janeiro.

Temos que rever a nossa legislação. Não é possível que a mesma legislação que atende a Barra da Tijuca, que exige construção, por exemplo, de escolas, que são caríssimas, doações de terrenos muito amplos, não podemos fazer a mesma exigência, ali, em Campo Grande. Nós vamos ter que pensar como é que a nossa legislação vai tratar de maneira diferente o que não é igual em termos de renda, em termos de paisagem, em termos de cultura, em termos de ocupação, enfim. Então, nessa questão acho que o Plano Diretor tem que dar um sinal. Ele não vai ter que resolver os problemas, ele vai ter que dar um sinal de como va-

mos, em regulamentos posteriores, conseguir pegar essa questão da irregularidade urbana e tentar trazê-la para a regularidade.

Temos aí a experiência do Favela-Bairro. Acho que é uma política que funcionou na cidade, que tem dado bons frutos, e nós precisamos avançar mais no Favela-Bairro, no sentido de regularizá-lo. A Secretaria de Urbanismo, hoje, tem a coordenação de regularização urbanística exatamente para trazer para dentro da Secretaria de Urbanismo a questão das áreas informais também, não só as formais.

Pensar em consórcio com cidade. Parece que a Fundren não vai mais funcionar, nunca mais. Eu não sei como é que essa questão... São questões difíceis, políticas, inclusive. Mas me parece que a idéia de consórcio com cidades, pensar na região metropolitana, é fundamental. Acordos entre as nossas cidades, onde for possível fazer esses acordos, para que problemas, principalmente a questão dos transportes, que foram citados aqui, a saúde, eventualmente a educação, possam ser tratados de forma combinada ou, digamos, consertadas, entre as diferentes cidades da região metropolitana.

Parcerias de governos. Essas são mais difíceis, porque têm infiltrações políticas, têm algumas barreiras políticas, mas de qualquer maneira o Plano Diretor tem que encaminhar essas questões. O Rio de Janeiro dialoga com todas as instâncias de governo. Com o governo federal temos aqui a representação da Caixa Econômica Federal, é um bom diálogo que nós temos. Então, acho que esses diálogos têm que prosseguir, porque as nossas ações dependem de financiamentos, elas dependem de entendimentos, dependem de negociações com o governo federal. E eu acho que nós temos que, principalmente nessa esfera, continuar com essa discussão. Não podemos esquecer que o Metrô, muitas das questões do Metrô não são municipais. Nós já conhecemos essa história, do mosquito da dengue, essas coisas. Todo mundo aqui sabe disso, então não vou detalhar.

Mas, de qualquer maneira temos que pensar que o Metrô é um fundamental meio de transporte, o principal, que nós temos para ligar mais rapidamente, de uma maneira mais maciça, todas as regiões da nossa cidade. Então, tem que haver esse entendimento do Rio de Janeiro com o Metrô. Nós já vimos também algumas propostas colocadas aqui no sentido de nós incorporarmos também isso.

Uso de terra pública. Não é possível que o Governo Federal, principalmente, sente em cima de milhões de metros quadrados que existem disponíveis no Rio de Janeiro e não coloque essas terras à disposição de uma discussão, pelo menos, de uso dessas terras em benefício da cidade. Nós somos Capital do Império, Capital do Reino, Capital Federal, Capital de Estado, mas nós não temos propriedades, praticamente, na cidade mais, porque tudo isso, com a transferência da Capital, com a fusão do Estado,

esse acervo patrimonial e imobiliário foi todo, digamos, concentrado nas mãos do Governo Federal, do Governo Estadual. E mesmo aqueles que pertenciam aos ministérios e que hoje estão desativados ou ociosos, permanecem sem poder ser utilizados pela população da cidade. Não é pela Prefeitura, é pela população. Acho que esse entendimento tem que ocorrer de qualquer maneira.

Outra questão é: Como vamos operar, na prática, tudo isso? Temos uma experiência de descentralização ou de descompressão administrativa, também, com alguma história no Rio de Janeiro. Temos a educação – toda a rede de educação é descentralizada -, a saúde – é razoavelmente centralizada -, transportes, enfim, várias secretarias já têm representações regionais na Cidade do Rio de Janeiro. Não é possível uma pessoa governar esta cidade, centralizada na mão do Prefeito. A idéia das subprefeituras é uma idéia que acho deveria ser discutida aqui pela Câmara e pela Prefeitura, dentro do Plano Diretor. Saber se esse é um bom modelo de administração ou não é, como pode ser aprimorado, como não pode; mas é necessário para que se democratize efetivamente as questões do uso desta cidade, que haja representações locais que possam olhar com mais cuidado cada local da cidade, com suas diferenças, com suas particularidades, com suas singularidades. Acho que a descentralização administrativa e ter também uma representação de alguma forma desconcentrada, mas centralizada em subprefeituras, é uma boa idéia. Isso já foi tentado nas Regiões Administrativas, a partir do Carlos Lacerda e depois foi um pouco aprimorado na questão da Subprefeitura. Mas precisa ser pensado e não pode ser deixado de lado, porque é um grande espaço de discussão democrática sobre a cidade.

A outra coisa é definitivamente valorizarmos a cidade como espaço residencial, ainda que com outras funções junto, mas não pensar mais na exclusividade dos espaços da cidade. Por exemplo, ainda temos uma legislação que dificulta a construção de edifícios residenciais na região do Porto. No Centro da Cidade tivemos isso, em 1994 foi modificado na legislação, o mercado medroso ainda não entrou, mas vai ter que descobrir que isso é uma fatia importante de mercado imobiliário no Rio de Janeiro. Mas, enfim, dar a função residencial, a primazia absoluta sobre todas as outras funções. Ela não atrapalha ninguém, quem a atrapalha são outras funções. Então ela deve ser bem vista, bem quista, privilegiada e prestigiada em qualquer espaço da cidade.

Além desse espaço construído, temos temas que talvez o Plano Diretor pudesse trabalhar. Vimos isso na Secretaria. Já havíamos discutido isso um pouquinho, internamente, lá na Secretaria, com nossas equipes. Analisando outros planos, de Porto Alegre, de Curitiba, de São Paulo, de Recife, percebemos que, à exceção do de Porto Alegre talvez, nenhum deles poderia ser aplicado a qualquer grande cidade, não tem a cara da cidade. En-

tão, o que ficamos pensando é que o Plano Diretor do Rio de Janeiro não pode dispensar a imagem da cidade. A imagem tem que estar presente, tudo tem que girar em função dela. E nós temos como cidade, como território, como paisagem e como espaço de memória uma cidade muito forte. Ela não pode ser encaixada em regras e em regulamentos impessoais que sirvam para qualquer outro lugar. Não. Nós temos que pensar em temas do tipo florestas, águas – nós temos todos os tipos de água: do mar, água de rio, água de canal, água de baía, água de lagoas, então temos que pensar na cidade com o componente água – nós estamos numa cidade aquática. Então o Plano Diretor não pode não ver isso; isso tem que estar presente, de alguma maneira, nas medidas que o Plano Diretor pensar. Pensar na paisagem urbana, porque a paisagem urbana construída tem um impacto direto sobre a paisagem natural, que é a paisagem mais importante que nós temos. E que só sobrevive porque a cidade existe. Li sobre isso há pouco tempo num texto de um professor da UERJ, que dizia que a Floresta da Tijuca, a floresta do Rio de Janeiro só é preservada porque a cidade existe. Aí, como sou de Minas, pensei que isso é verdade. Em Minas, sou da Zona da Mata, onde não tem nenhuma mata. Foi desmatada para virar plantação de café; o café acabou, virou pasto. Não tinha uma cidade defendendo aquela mata. Então, a Zona da Mata acabou, mas a Floresta da Tijuca ainda existe. Ao contrário do que a gente normalmente imagina, a cidade não destruiu a floresta, a floresta só existe... porque, senão, isso aqui seria uma plantação de café que teria virado pasto, como já foi até no passado. Então, a floresta é um elemento cultural fundamental da nossa paisagem, não só um elemento natural.

Encostas. Nós temos que pensar nelas porque são importantes inclusive por nos causarem problemas.

As favelas fazem parte da paisagem da cidade em todos os seus lugares. Também é um pouco diferente de outras cidades brasileiras.

Centralidade. Nós temos lugares muito diferentes no Rio de Janeiro e devemos valorizá-los. Hoje também foi levantada essa questão. Por exemplo, as estações de trem poderiam se transformar em focos permanentes de centralidade. E nós temos dificuldade em aprovar. Por exemplo, há um estudo proposto pela Supervia para criar um shopping com área de lazer naquela região de Engenho Novo, do Méier, e nós estamos tendo uma dificuldade porque não existe uma abertura na legislação que permita pensar em ocupação sobre a linha da estrada de ferro. E é importante que, talvez, as estações tragam uma colaboração enorme na qualidade de vida daquele local. Temos que cuidar que o comércio não mate o comércio local, mas, de qualquer maneira, temos que pensar nessas centralidades novas que vão surgindo.

Áreas estagnadas e degradadas, temos de montão, já falei nisso. E a preservação do ambiente construído é uma coisa que não podemos... O Rio de Janeiro é o lugar que, provavelmente, tem mais imóveis preservados: são 30 mil imóveis preservados e cerca de 36 Apacs que o Rio de Janeiro possui. Então, é uma cidade exemplar nesse sentido como metrópole, protegida pelo poder local. Não é como Outro Preto, que foi o Governo Federal que foi lá e protegeu; não é como São Luís do Maranhão e não é como Salvador, o Pelourinho, na Bahia. Aqui é compromisso nosso, do poder local, da Câmara e da Prefeitura, com essa questão.

E, finalmente, pensar na integração do nosso sistema viário. Quer dizer, ver o sistema viário, isso já foi mais do que falado aqui, não como sistema de circulação de veículos, mas um sistema que integre a Cidade e ajude a Cidade a se comunicar. Ou seja, a gente vai precisar parar de pensar que a Cidade vai trafegar dentro do túnel e viaduto e vai ignorar o resto por onde ela passa. Isso não pode mais ser uma mentalidade de planejamento no Rio de Janeiro. Nós vamos ter que pensar que as estradas passam dentro da Cidade. Elas podem ter alta velocidade, mas cruzam áreas urbanizadas e têm vizinhos. As pessoas atravessam as ruas. Então, é preciso sempre pensar no sistema viário como elemento estruturador; obviamente que ele será, mas estruturador de transporte, integrador de transporte, dos vários meios de circulação, de bicicleta. Temos que pensar que ele vai ter impactos na vizinhança. A gente está até estudando o corredor T5 lá com o pessoal da Secretaria de Transportes, para ver se a gente não deixa problemas, como, por exemplo, depois terem que ser resolvidos pela Secretaria de Urbanismo e pela Secretaria de Transportes, como no caso da Linha Amarela, os terrenos que sobraram, as investidas. Enfim, a gente tem que pensar antes do problema ocorrer, para que o sistema viário integre mas também não prejudique, depois, o desenvolvimento das áreas vizinhas.

Enfim, essas seriam as questões mais gerais do Plano Diretor, mas a gente tem que ver o Plano Diretor também como um plano que vai possibilitar, depois, sua própria regulamentação. A gente estudou isso lá na Secretaria de Urbanismo: é o parecer dos técnicos que os planos são divorciados dos regulamentos de uso e ocupação. Então, por exemplo, o Agache e o Decreto 6.000 têm um parentesco, mas não necessariamente foram colados e foram na mesma época. Nós temos o Doxíades e depois o Decreto 3.800, em seguida o 322, que também não foram colados. O que desenha mais a Cidade, hoje, não são os planos da Cidade, são os regulamentos que foram feitos para a Cidade. Então, é preciso que o Plano Diretor pense, de uma maneira casada, logo no regulamento que vai conformar esse espaço que nós estamos querendo criar e essa imagem de Cidade que nós estamos querendo dar. Então, a regulamentação do uso e ocupação do solo vai ser mui-

to importante porque é ela que vai dar “espacialidade” a esse plano.

Devemos pensar no Plano Diretor também com caráter mais territorial. O nosso Plano Diretor é uma pequena obra-prima. Ele é pequeno. Ele não é cheio de coisas. Não é um planão grande, que ninguém consiga ler. A linguagem é razoavelmente fácil. Acho que esse é um modelo que a gente tem que repetir, de facilidade, de entendimento. Não podemos fugir disso. Ele é bem estruturado. Acho que nós podíamos partir desse Plano, ver o que funcionou nele e o que não funcionou, mas tê-lo como base, respeitá-lo como um passo importantíssimo que a Cidade do Rio de Janeiro tenha dado em termos de Plano. E não fingir que ele não existe e fazer um outro completamente diferente. Então, partir desse Plano e tentar melhorá-lo no mais possível.

E incorporar nele, talvez, o que faltou: uma visão mais físico-territorial. Talvez o Plano Diretor pudesse apresentar diretrizes mais macro, maiores, de macroestruturação mesmo da Cidade, seja em termos de uso, seja em termos de transportes, como esse papel estruturador. Mas ele deveria ter uma visão mais físico-territorial, que facilitaria depois a execução dos PEUs. Os PEUs, por mais que se critique, e há muitas críticas aos PEUs, são quase um ícone no Rio de Janeiro. As pessoas adoram PEU aqui. É uma coisa que os moradores adoram, assim como as associações de moradores. Então, não é possível ignorá-los, por mais críticas que a gente tenha aos Projetos de Estruturação Urbana. Eu acho até que, por terem se incorporado às discussões da Cidade, eles não podem ser dispensados como instrumentos importantes. Eu acho que o Plano Diretor, feito dessa maneira – no meu ponto de vista e dos técnicos da Secretaria, que têm discutido essa questão -, com um caráter um pouquinho mais espacial, de macroestruturação, que dê diretrizes gerais – que também foram reclamadas, hoje, aqui – facilitará a elaboração dos PEUs. Isto é uma coisa complicada, não é muito simples, mas de qualquer maneira me parece que os PEUs são instrumentos já incorporados no imaginário da Cidade do Rio de Janeiro, que nós não deveríamos dispensar.

Basicamente era isso que eu tinha a dizer. Desculpem-me se eu falei demais. E agradeço, mais uma vez, o convite da Câmara de Vereadores para que a Secretaria de Urbanismo participasse dessa discussão.

Muito obrigado.

(PALMAS)

O SR. PRESIDENTE (ELIOMAR COELHO) – Obrigado, Augusto Ivan.

Passo a palavra, agora, para a Professora Vera Rezende.

A SRA. VERA REZENDE – Bom dia a todos. Muito obrigada pelo convite.

Eu queria agradecer especialmente ao Vereador Eliomar Coelho, que está coordenando a Mesa. Eu queria agradecer também à Vereadora Aspásia Camargo, que entrou em contato comigo, mas não a estou vendo aqui. Quero agradecer ao Vereador que preside a Comissão de Revisão do Plano Diretor.

E me encontro aqui com uma função dupla: olhar para esse futuro Plano Diretor, que nós estamos prestes a dar início, mas também olhar para o Plano do qual eu participei numa etapa, como coordenadora. Essa coordenação foi em uma outra fase dividida com uma arquiteta, Lúcia Helena Fontes. E trabalhamos com uma equipe, que eu posso dizer, sem modéstia alguma, de alto nível. Vários membros desta equipe estão aqui e conseguimos fazer, a meu ver, um bom trabalho. Foi um plano que tentou incorporar ao máximo a Constituição de 1988. Nós não tínhamos, à época – em 1992, quando ele foi aprovado, mas nós demos início em 1990 -, o Estatuto da Cidade, infelizmente. Então, nós vamos ver dentro do Plano esse descompasso. Houve a tentativa de utilizar alguns instrumentos, que, na própria época, eram dados como inconstitucionais devido à nossa utilização sem uma regulamentação federal. Entretanto, isso também era questionável. Nem todas as opiniões concordavam com isso.

Então, eu quero levantar algumas questões que eu considero que serão balizadoras para uma nova preparação do Plano, tendo em vista a minha própria crítica em relação ao Plano do qual nós participamos. A primeira questão que eu levantaria é que um Plano Diretor tem que se constituir como um processo e não como um produto. Isso é extremamente difícil, não é? Mais difícil é, sem dúvida, preparar como um processo. É muito mais fácil fazer um produto, aprovar um produto e aí esperar que ele seja implementado, mas é a única saída que nós temos. Uma das críticas que eu faço ao plano de 1992 é que ele foi abandonado exatamente porque não era um processo. Ele instituía, tinha dispositivos que dependiam de regulamentação, mas não existiam órgãos que cobrassem, fóruns que cobrassem essa implementação. Ficou tudo por isso mesmo.

Hoje, nós voltamos para trás e lemos o plano, como eu também fiz, e nos perguntamos por que isso, por que aquilo não foi adiante. A minha resposta, embora não seja a única, é que nós não instituímos atividades, processos, cobranças, instrumentos de implementação tão fortes quanto aqueles que são as próprias definições do Plano. Sem dúvida, é fácil destruir um produto, difícil é destruir comportamentos e atividades que já estejam incorporadas nos técnicos e nos cidadãos. O processo, ao mesmo tempo, nos fortalece até diante de um desejo dos governantes de não implementar aquele plano. Caso esse desejo exista, eu espe-

ro que não exista, mas se ele existir, o processo está ali nos segurando, dando força aos técnicos para continuar.

Tem um autor muito celebrado entre nós, o Harvey, que diz o seguinte: a “coisa cidade” é o resultado de um processo de urbanização e somente um processo pode interferir nesse processo social, econômico e cultural, que é a cidade. É ingenuidade nossa achar que, com um conjunto de papéis, com um pacote, nós vamos conseguir dar conta de entrar, minimamente que seja, nesse processo que é a produção da Cidade e que transforma – nas palavras do próprio Harvey -, cria esse desenvolvimento espacial e temporal desigual. Como fazer isso? Estou falando coisas assim, mas alguns dirão: “Agora, você pode falar porque você não está aqui dentro mais”. Eu acho que a primeira possibilidade de construir um processo é criando um instrumento de fiscalização. Então, certamente serão essenciais os fóruns de acompanhamento do Plano, mas eles têm que estar no Plano, porque, senão, eles serão criados, ou não, à mercê da vontade dos governantes, se esse governante está mais ou menos sensibilizado em relação às questões da população. Será criado ou não será criado? Então, muitas vezes será criado, mas não será posto em prática. Nós vemos isso. Às vezes, está no Plano, está no Estatuto da Cidade, mas, se não criar, o que acontece? Se não acontecer nada com essa administração, ele não será criado e posto em prática.

Outra questão tem que estar no plano: os instrumentos de integração entre as Secretarias. Vemos que, no caso do Plano Diretor de 1992, o Plano é como se fosse o filho da Secretaria de Urbanismo, mas não um filho da Secretaria de Habitação, de Meio Ambiente ou de Transportes. Então, cada uma das Secretarias seguiu fazendo, muitas vezes bem-feito, mas aquilo que era sua política. O Professor Ricardo mencionou uma política de transporte e, na hora, eu tinha acabado de ver a exposição do Tony, que eu tinha achado muito boa, muito detalhada, e eu na mesma hora pensei: “Mas a política teria que ser dada pelo próprio Plano”. É um Plano que vai também articular de uma maneira coerente, racional e também viável essas Secretarias todas, porque, senão, elas todas vão continuar a trabalhar de forma autônoma. Não tem jeito, não tem uma obrigatoriedade. Cada Secretário quer dar àquela sua administração a sua própria imagem, a sua imagem de realização. O Plano é um pacto sócio-territorial, sócio-espacial. Nós temos que ter isso em mente porque, se nesse pacto não estivessem todos, esse pacto será rompido no primeiro momento em que for possível.

Então, quem são esses agentes? Os agentes seriam a população, os técnicos, o Governo. E, em população, vamos incluir órgãos de classe, os profissionais, os empresários. É um pacto. Ele tem que sair como um pacto e tem que ser executado como um pacto. Em primeiro lugar, vamos falar um pouco da população.

No caso do Plano Diretor de 1992, o que fizemos? Criamos, na época, cinco grupos temáticos para participação – meio ambiente, uso e ocupação do solo, transportes, equipamentos e serviços públicos e patrimônio e administração.

Houve, nesse caso, uma razoável e bem sucedida participação porque os que vinham eram representantes de outros órgãos do Governo Federal ou Estadual, representantes da Fetranspor e dos empresários. Então, houve a participação de algumas representações populares, mas no nível geral da Cidade. Na outra etapa, que seria a de trabalhar espacialmente a Cidade, a participação foi muito pequena porque o tempo foi pouco para isso. Nós tínhamos um prazo para entregar o Plano e, ao mesmo tempo, verificamos que a população tem que ser qualificada a participar. Não podemos pretender que alguém, simplesmente por morar na Cidade do Rio de Janeiro, vai saber o que é outorga onerosa do direito de construir. Daí tem que haver um esforço de qualificação dessa população. Temos de entender que o discurso da população pode não ser técnico, mas contém o desejo de mudança, e o discurso do técnico muitas vezes não chega até a população. Nós tivemos na nossa história vários exemplos disso.

Então, eu diria que o esforço de capacitação tem que começar agora. Se a elaboração, a preparação do Plano Diretor é daqui a dois meses, por exemplo, se o Plano tem que ficar pronto em 2006, não tem por que esse esforço de capacitação não começar agora. A Prefeitura tem que se empenhar nisso e a Câmara também. Em Fortaleza, tem uma ONG preparando essa capacitação, que tem que ser um esforço de todos, pois ninguém defende aquilo que não conhece. Se a população não entender exatamente o que está no Plano, nós técnicos, vamos nos sentir como nos sentimos várias vezes: quem é que vai defender aquele produto? Ninguém, pois ninguém entendeu, ninguém se sentiu co-autor daquilo, e aí sobra aquele produto que não tem defensores.

Agora, em relação à participação da população, talvez seja uma questão que não agrade a todos, mas temos que ter algum cuidado com a participação da população somente no nível dos PEUs porque nem sempre o interesse de uma comunidade representa o interesse geral. Existem interesses gerais da cidade que podem não ser captados por uma associação de moradores ou uma associação de empresários locais. Então, temos que ter essa participação também num nível geral e temos que ter diretrizes gerais que enquadrem essa possibilidade. Existem questões gerais. Por exemplo: nenhuma associação de moradores vai permitir ou querer que se coloque um cemitério no seu bairro, uma estação de tratamento, um aterro sanitário, mas em algum lugar isto tem que ficar.

Então, o Plano Diretor tem que dar conta dessa visão de totalidade da cidade, uma visão macro da cidade, para que Prefeitura também, num momento em que tenha que escolher um local,

como está acontecendo atualmente em relação à questão dos resíduos sólidos, não fique disputando com a comunidade e infringindo desgastes à comunidade e a si própria, para determinar em que lugar as seis mil toneladas/dia de lixo serão colocadas.

Então, temos de ter em mente que a questão da participação e também a questão dos instrumentos de participação têm dois níveis – não é somente o local. O que seria, então, o geral? O geral seria o projeto de sociedade. Se não tivermos no Plano um projeto de sociedade... E que está muito bem explicitado no Estatuto da Cidade, quando diz que a sustentabilidade da cidade é dada pelo atendimento das necessidades do cidadão em termos de água, esgoto, habitação, transporte. Se não incorporarmos esse projeto de sociedade, não teremos como fazer o Plano. No primeiro momento, ele vai escapular; vamos sair por outro lado. Isso é que gera regulamentos que não têm a ver com o Plano. Trata-se de PEUs que, às vezes, podem ser bons, mas você vai buscar: onde está a função social da propriedade naquele PEU? Não está, porque aquela diretriz, aquilo que era o início de tudo se perdeu no caminho, ou seja, aquele projeto de sociedade se perdeu no caminho.

Falei da população, da comunidade. Agora, dos técnicos. Os técnicos são parte essencial na construção e implementação do Plano. A Cidade do Rio de Janeiro é privilegiada nesse sentido. Não sou eu quem diz isso, mas várias outras pessoas constatarem isso. Ela conta com um dos melhores corpos técnicos do Brasil. É possível talvez, que só São Paulo tenha a mesma situação favorável que o Rio. Então, não só é qualificado, como também é dedicado. Vivi isso na Secretaria de Urbanismo por muito tempo. Vários profissionais estão aqui. E há duas questões. Se os técnicos não participarem, se não produzirem este Plano, também não irão defendê-lo. Ao mesmo tempo, se este Plano não for devidamente entendido e aceito por esses técnicos – é o outro lado da questão -, na primeira oportunidade, ele começa a ser bloqueado. Isso significa o quê? As interpretações. Começam a surgir interpretações, não sabemos de onde. De repente, vamos ver que parte de uma secretaria está interpretando uma coisa de outra forma. Aí, você diz assim: “Mas como? Não era assim que a gente queria!” O que a gente queria não está sendo implementado daquela maneira, porque não existem instrumentos. Então, é novamente “processo”. Nós nos remetemos ao processo, à construção de processos junto com as pessoas.

Agora, outra questão. Há uma pergunta que tem sido colocada ao longo deste Seminário, que eu vi através da transcrição de algumas palestras: o Plano Diretor vai conter somente diretrizes ou vai incorporar todos os regulamentos, chegando ao nível de detalhes mesmo? São duas posições diferentes.

Em relação às diretrizes, eu concordaria com sua importância. As diretrizes têm de ser fortes, mas não muitas. Para ser fortes,

não podem ser muitas. E não devem ser somente frases a enfeitar um documento. Aí, volto ao Plano Diretor. Acredito que o nosso Plano Diretor de 1992 tenha diretrizes de mais. São tantas, e quem cobra aquilo? Quem está tomando conta para que aquilo seja aplicado? Essas diretrizes têm de ter força para barrar projetos que não se enquadrem nelas e para estimular a realização de projetos que ainda não foram feitos.

Então, dessa forma, na minha leitura crítica sobre o plano, concordo com o Augusto no sentido de que o macrozoneamento seria importante, mas perguntaria para que serviria esse macrozoneamento da forma como está posto no plano. Ele redundava em alguma coisa, em alguma ação concreta? Acredito que não. Talvez os técnicos da Prefeitura tenham uma visão diferente. Se ele não está articulado a alguns instrumentos muito fortes, como, por exemplo, às áreas de restrição ou de limite à ocupação, acredito que ele pouco sirva. Se ele estiver articulado a essas áreas de restrição, ou de limite de ocupação, poderemos trabalhar com coisas muito importantes e definir no plano, por exemplo, algo bem radical na visão de alguns. As áreas em que não forem feitos investimentos em transporte de massa terão seu crescimento bloqueado e limitado. E isso é muito sério, porque estamos tratando de áreas nobres da cidade como, por exemplo, a Barra da Tijuca. E pergunto a você: temos saída? Acredito que não tenhamos mais saída, a não ser partir para um plano que diga isso.

Na realização do Plano de 1992, contratamos – temos aqui várias pessoas de que estou me lembrando, como a Alice – um estudo que era o cruzamento da possibilidade de uso e ocupação do solo – ou seja, da construção e verticalização da cidade – com um estudo de transporte com origem e destino das viagens, dando-nos a saturação das vias. Naquela época, constatamos a saturação de inúmeras vias. Então, em 1992, tentamos baixar os índices construtivos de vários bairros da cidade. Não fizemos isso de forma efetiva. Por quê? Porque era muito radical. Vamos parar a cidade? O que vemos hoje na saída da Barra em direção à Zona Sul? Ela parou. Então, se não pararmos na diretriz e na definição desses índices construtivos, a realidade vai fazer com que esses bairros parem. As vias vão pará-los. Então, temos de nos antecipar. Bem, temos hoje uma outra oportunidade que não tínhamos no Plano Diretor de 1992, que é contar com essa possibilidade de o Plano Diretor se refletir necessariamente no Plano Plurianual e no Orçamento. Acredito que isso daí seja um dos pontos principais do Estatuto da Cidade, porque entendo que ações que não estejam no plano ou encaminhadas no plano sob a forma de diretrizes bem claras não poderão ser executadas e vice-versa.

Bem, voltando ao que li nas outras transcrições e que pude aproveitar, não cabe simplesmente ao Plano repetir as diretrizes do Estatuto da Cidade, porque elas já estão lá. Acho que cabe ao

plano reforçar essas diretrizes e espacializá-las sempre que possível. Talvez algumas sejam programáticas, mas sempre que possível devemos espacializá-las. Sendo mais clara, acho que o plano não deve conter os regulamentos de uso e ocupação do solo, os regulamentos de licenciamento, de parcelamento, mas acho que ele deve conter diretrizes bastante fortes, para, que eles não possam mais ser feitos como eram feitos, quer dizer, totalmente autônomos, fragmentados. Temos duas etapas: a etapa do planejamento... Como disse o Augusto, existiam os planos, mas o que realmente dava conta da produção da cidade eram os regulamentos e os Decretos nºs 322 e 3.800. E era muito fácil: “Temos um plano. Ótimo! Vamos aprová-lo”. Não importa, porque o que vai produzir a cidade não é aquele plano. Então, pode ser qualquer plano. E os regulamentos continuavam produzindo a cidade, ao sabor dos interesses da cidade, no sentido de adensar áreas, de pontualmente construir possibilidades, não só para empresários, mas também para a população. Isso é o que temos de mudar. Temos de amarrar de uma forma muito forte esses regulamentos, para que isso não seja mais possível. Da mesma maneira, os PEUs têm de ser amarrados, de forma a só poder trabalhar dentro das diretrizes que já estejam no Plano Diretor.

Eu queria retornar aqui à questão do plano como um pacto, porque temos sempre essa idéia de que os grandes usos nunca virão para os nossos bairros. Vou voltar a isso porque esse tema é um estudo e fora do Brasil já tem um nome: efeito NIMB. A sigla em inglês significa: “nunca no meu quintal.” Então, um hospital é muito importante, mas não no meu bairro. Um aterro sanitário é muito importante, mas não no meu bairro. O plano tem de conter esse pacto, vai ter de dizer onde vão ficar esses usos especiais, o cemitério e essas outras coisas de que falei. Como vocês podem ver, estou recomendando um terceiro formato, que não é o primeiro das diretrizes nem o segundo, no sentido de incorporar todos os regulamentos, mas um terceiro, em que as diretrizes sejam, em pequena quantidade e claras, amarrando de todas as formas os regulamentos, para que eles não nos escapem como uma enguia, ficando ali retidos na implementação do plano.

Vou abordar outros pontos rapidamente, como a questão ambiental, a questão dos transportes e o sistema viário, que, ao meu ver estão ligadas não só pelo conceito de sustentabilidade das cidades, mas também por serem extremamente necessárias a uma política de uso e ocupação do solo e de habitação. Não vou repetir essa questão, mas fizemos esse estudo de uso do solo e dos transportes que nos mostrou a tragédia que seria a Cidade do Rio de Janeiro e que já estamos vivendo a tragédia agora. Tínhamos no Plano Diretor de 1992 a necessidade do detalhamento das ações, não só de um Plano Municipal Integrado de Transportes, e estamos vendo que até hoje não temos esse plano, como

também o detalhamento das ações de transportes em um ano. Eu até me assustei quando vi porque já tinha até me esquecido disso. E nada foi feito, não por culpa da Secretaria, certamente, mas por culpa dessa falta de entrosamento, dessa falta de um plano como um processo e não como um produto, e eu me penitencio em relação a isso também.

Em relação à política habitacional, concordo que a Prefeitura efetuou avanços, mas de forma totalmente autônoma do Plano Diretor. O Plano Diretor não enfatizava a questão do Favela-Bairro como política habitacional. Era uma das possibilidades, mas existiam outras que deveriam ter sido implementadas em conjunto. E essa questão, a meu ver, também pode se constituir em uma diretriz para a política habitacional. Não é que nós não tenhamos ganhado com o Favela-Bairro, e certamente tivemos mais em articulação com outras políticas habitacionais, no mesmo nível. Então, talvez eu não tenha conhecimento total do que a Secretaria de Habitação faz, mas acho que a política habitacional tem de ser um carro-chefe, com uma exposição muito grande das suas políticas, e não as centralizadas, às vezes, num aspecto dessa política.

Quanto à questão ambiental, o Plano Diretor é certamente o momento de acolhimento da Agenda 21, dentro do plano, do Código Florestal, da Lei nº 6766, que está sendo revista, da Lei do Parcelamento Urbano Federal. Então, acredito que o Plano Diretor tenha de ser esse momento e tenha de conter isso de forma muito clara. A Agenda 21 é importantíssima, mas, se vocês forem aos artigos da Agenda 21, verão que ainda são diretrizes que não poderiam ser especializadas. São diretrizes muitas vezes programáticas; então, o Plano Diretor tem de especializá-las, e no tocante à questão das cidades sustentáveis, entender como um feixe de direitos que é dado pelo Estatuto da Cidade como obrigação. É obrigação da política ambiental trabalhar com o saneamento ambiental de forma clara, com a Agenda Marrom, com infra-estrutura em todos os seus níveis e com transportes, que é uma questão ambiental.

Neste ponto, eu gostaria de abrir parênteses para uma outra questão que eu considero fundamental. Vi, inclusive, que numa das palestras aqui alguém que estava na platéia levantou esta questão: a mudança de uso. Acredito que a mudança de uso ao longo do tempo, na cidade, seja tão devastadora quanto a verticalização e o adensamento, porque é nesse momento que a cidade se transforma sem controle. Temos o que chamamos de solo criado ou outorga onerosa do direito de construir. O que é isso? Diz respeito também àquele momento em que é solicitada uma mudança do uso residencial para o uso comercial, que é a hora em que é produzido um grande lucro em cima daquela propriedade. Então, devemos trabalhar sempre com a mudança de uso e com diretrizes claras, tomando cuidado com o que está a-

contecendo hoje na Cidade do Rio de Janeiro, porque estamos vendo que as áreas residenciais estão acabando por conter vários usos comerciais, vários usos de serviços incompatíveis muitas vezes – como na pergunta de uma pessoa que estava aqui na platéia – com a questão residencial, porque provocam ruído e congestionamento de tráfego. Então, devemos tomar cuidado com isso e mostrar que é o Plano Diretor que vai dizer sim ou não a essas questões.

Agora é a questão metropolitana. Hoje, antes de sair, li no Jornal O Globo que foi criado na Baixada Fluminense um Conselho de Desenvolvimento da Baixada. O Município do Rio de Janeiro não está presente – claro, ele não é da Baixada –, mas o Conselho poderia ter uma característica mais ampla. É incrível isso, porque ele é um pólo da Baixada, podendo puxar, instituir e aplicar processos que vão interferir social e economicamente na questão da Baixada como um todo. Vendo de uma forma simpática essa criação do Conselho, acho que isso mostra a necessidade de um órgão metropolitano, de um organismo, de um fórum, e por esse lado é bom. Por outro lado, acho muito ruim que o Município do Rio de Janeiro não esteja presente. Não sei se não está por motivo políticos, mas pelo técnico é que, certamente, não será. Então, deixo este alerta: o Plano Diretor tem de tocar na questão metropolitana, e é uma crítica que faço ao Plano que fizemos em 1992, que toca nessa questão, mas timidamente, não tendo nada que a encaminhe.

Finalmente, quero dizer que há dez anos foi feito um outro plano para a cidade, o Plano Estratégico. Se na época ele foi entendido como aquele que iria resolver as questões da cidade, estando mais ligado ao urbanismo de resultados do que a um quadro geral de urbanismo, como um pacto social e espacial da cidade, hoje, infelizmente, não vimos resultados. Então, os resultados esperados com o Plano Estratégico também não apareceram. Acho que todos nós aqui – os Vereadores, os técnicos, o Governo Municipal, a Administração Municipal – temos agora uma importante função e um novo dado. Não é por ali que nós vamos; temos de retornar a um marco regulatório global para a cidade que atenda a cidade como um todo, a totalidade da cidade, tendo como quadro o Estatuto da Cidade.

Obrigada pela atenção de vocês. Louvo a intenção dos Vereadores presentes de olhar para o que foi feito. Em geral, não se olha para trás e se começa tudo de novo como se nada tivesse acontecido.

Muito obrigada.

O SR. PRESIDENTE (ELIOMAR COELHO) – Obrigado, Prof^a Vera Rezende.

Passo a palavra para o Prof. Marcelo Lopes de Souza.

O SR. MARCELO LOPES DE SOUZA – Boa tarde a todos.

Eu queria agradecer o convite que me foi formulado pela Câmara de Vereadores e, em particular, ao Vereador Eliomar Coelho, para participar desta Mesa hoje.

Eu acabei de verificar que a professora Vera Rezende antecipou, em boa medida, uma série de coisas que eu pretendia mencionar – digamos que tirou o pão da minha boca, pelo menos uma parte do pão. Mas eu acho que isso não é uma coisa ruim. Quer dizer, para mim, de certa forma, pode ser um pequeno problema, mas acho que, para o nosso encontro aqui, é uma coisa boa, na medida em que se trata de um conjunto de pontos que eu também vou mencionar, pois precisam ser reforçados. Algumas falas que me antecederam foram complementares; a minha fala será um pouco complementar à fala da professora, no sentido, principalmente, de reforçar alguns pontos.

O título deste Seminário é comprido: “Ordenamento Territorial, Uso e Ocupação do Solo, Zoneamento Participativo”. Eu vou enfatizar bastante exatamente essa última palavrinha, esse adjetivo “participativo”, que, juntamente com a expressão participação popular, tem sido, há muitos anos, tão maltratado que muita gente – não é pouca gente, eu, inclusive, perco a paciência – já nem quer mais ouvir falar em participação popular. Não é? É grande o desgaste, na medida em que é uma promessa continuamente feita e quase nunca cumprida, ou, pelo menos, com o mínimo de consistência.

Bom, o que é um zoneamento, não só tecnicamente mas também politicamente? De maneira simples e direta, são as regras básicas do uso da ocupação do espaço da cidade. Do ângulo da democracia representativa, da democracia liberal, como e por quem essas regras são feitas? Do ângulo da democracia liberal, essas regras são feitas pelos especialistas, pelos técnicos, mas, em última análise, a responsabilidade política é dos políticos eleitos, dos representantes. Eles detêm, digamos, a responsabilidade política sobre aquilo que é aprovado, que se transforma em lei, enquanto regras, enquanto diretrizes. Hoje em dia, no entanto, é bastante aceito, é amplamente aceito que é insuficiente essas regras serem estabelecidas apenas pelos técnicos e pelos representantes eleitos. Há uma percepção dessa insuficiência por parte da opinião pública, e isso não se dá apenas no Brasil, mas em muitos países, inclusive em países em que a democracia representativa opera com menos solavancos, menos tropeções e menos escândalos.

Na verdade, generaliza-se isso há um bom tempo: há convicção de que espaços de participação direta da população têm de ser criados, têm de ser garantidos, e eles se multiplicam pelo afora, com mais ou menos consistência. Ao meu juízo, normalmente, com menos do que com mais consistência. Mas, enfim, isso já é um sintoma, é indicador.

As experiências de introdução de elementos de democracia direta dentro do contexto geral da democracia representativa é alguma coisa que a gente vem acompanhando, principalmente nos últimos 20 anos. Isso é particularmente visível justamente na escala local, onde essa introdução é mais viável, é menos complicada, digamos. Agora, não se trata, simplesmente, de uma discussão político-filosófica sobre a necessidade de, pelo menos, se tentar minimizar as limitações, as muitas limitações do modelo democrático-representativo. Na verdade, até no Brasil certas conquistas já se encontram hoje em dia ancoradas em lei. A professora Vera Rezende mencionou várias vezes o Estatuto da Cidade, que desdobra, detalha, regulamenta dois Artigos da Constituição de 1988 – ele é, exatamente, essa ancoragem. Hoje em dia, depois dessa aprovação de 2001, depois de 11 anos de uma longa tramitação a participação popular é mencionada, na Lei nº 2257 nada menos de seis artigos. Até leio eles aqui: Artigos 2º, 4º, 39, 43, 44 e 45 – nada menos que seis artigos. É uma certa redundância, e a gente poderia até lembrar o fato de que a força com que é mencionado nem sempre é a formulação, a redação mais interessante ou mais satisfatória; mas, de qualquer maneira, há uma presença expressiva da lembrança da necessidade da participação popular, sendo que no Art. 52, ainda por cima, se estabelece que o gestor público incorre em improbidade administrativa caso não proceda ao cumprimento desse tipo de exigência a respeito da elaboração do Plano Diretor ou o bloqueie. Isso, além de outras coisas, incluindo aí o Zoneamento. Por certo estou pensando no Zoneamento no âmbito do Plano Diretor, embora a sua regulação detalhada se faça ou se possa fazer não necessariamente, dentro do próprio Plano Diretor.

A gente está num país em que as leis, com frequência, não pegam, mas, enfim, estou falando de uma lei federal, uma lei em vigor e, portanto, não é apenas uma questão de desejar coisas e fazer alusão a uma lei. O Zoneamento, à luz dessa exigência política e jurídica de participação popular, deve ser entendido e elaborado como – aí, eu repito um ponto que a professora mencionou duas vezes –, um pacto, na verdade um pacto territorial, um pacto entre a sociedade civil e o estado, com o máximo de transparência e o máximo de participação da sociedade civil. A gente sabe que a história dos Planos Diretores e dos Zoneamentos, no Município do Rio de Janeiro, foi marcada por um certo autoritarismo, com uma exceção notável, mas, mesmo assim, eu diria que é restrita, é limitada no seu alcance. Eu acompanhei isso, na época, de fora, participando de Audiências Públicas, mas com exceção do Plano de 1992, os outros Planos Diretores foram elaborados, aprovados sem concurso da participação popular direta, já começando pelo Plano Agache. Eu estou falando das visões de Zoneamento que estão incluídas neste plano, planos es-

tes que, normalmente, o que fizeram? Eles referendaram uma segregação residencial já existente.

Bom, num zoneamento existe, sem sombra de dúvida, uma quantidade grande de aspectos técnicos que precisam ser levados em conta e, com certeza, seria uma leviandade muito grande supor que o conhecimento daqueles profissionais diretamente veiculados ao planejamento urbano seria alguma coisa supérflua. Eu vou levantar, aqui, cinco questões para ilustrar isso. São questões que precisam ser esclarecidas até para que a gente possa chegar a uma proposta consistente de Zoneamento ou, mais amplamente, de Plano Diretor.

A primeira questão é em que circunstâncias os usos dos solos podem ser vistos como compatíveis uns com os outros e ter sua convivência tolerada, ou até estimulada. Em que situações devem os usos de solo ser vistos como incompatíveis, por razões de higiene, saúde pública etc etc?

A segunda questão é, quais os graus de sensibilidade ambiental e como eles se distribuem pelo espaço.

A terceira questão é, qual a capacidade de suporte de cada área no sentido ecológico.

Uma quarta questão é, qual a situação, atualmente, da infraestrutura técnica e da infra-estrutura social já instalada em cada setor geográfico, em cada bairro, em cada sub-bairro, em cada favela, em cada loteamento.

A quinta questão, é qual o estoque da área edificável em cada espaço da cidade, considerando, evidentemente, a infra-estrutura já existente, considerando a sensibilidade ambiental, considerando, também, as tendências futuras.

São exemplos de questões, de dúvidas que precisam ser dirimidas ao longo do processo de elaboração de um Zoneamento e do Plano Diretor e, obviamente, a participação de profissionais treinados em alguma coisa da qual não se pode abrir mão, realizando estudos, realizando levantamentos.

Esta, agora, talvez, seja a questão mais crucial. Em última análise, um Zoneamento é um instrumento que possui uma dimensão política, um Plano Diretor possui uma dimensão política: eles são coisas que mexem com interesses coletivos, mexem com a vida, mexem, direta ou indiretamente, com os destinos de toda uma coletividade. Portanto, trata-se, por excelência, de um assunto político. E, como eu tinha mencionado antes, até por força de leis, as populações afetadas, ou a serem afetadas, ou que possam, por ventura, a ser afetadas, precisam ter o direito de participar da elaboração do Zoneamento. Na verdade, não só da elaboração do Zoneamento, da elaboração do Plano Diretor, mas participar da sua atualização, participar da sua modificação. Reforço aquele ponto mencionado aqui, que nunca é demais, nunca é supérfluo a gente enfatizar: o Planejamento tem que ser entendido como um processo. Se ele perde esse caráter sistêmico,

muita coisa se perde no meio do caminho. E, também, devemos participar da própria fiscalização, da supervisão, da fiscalização da implementação do Zoneamento e do Plano, da supervisão do seu cumprimento, do cumprimento daquilo que foi aprovado.

Na fase de elaboração, certamente, Audiências Públicas precisam ser fartamente empregadas, realizadas, bancadas, conforme, aliás, prevê explicitamente, o Estatuto da Cidade. Para atualização e fiscalização – aliás, também neste caso, para a própria elaboração – faz-se necessário dispor não só de Audiências Públicas mas também de uma instância participativa estruturada e permanente. Por exemplo, sob a forma de um Conselho Participativo. Isso também encontra amparo, está explicitado com todas as letras no Estatuto da Cidade, Artigo 2º, Inciso II.

Esse Conselho, no caso do Rio de Janeiro, seria o Conpur, extinto em 1997 e recriado há dois meses, há um mês e meio. Eu digo que “seria”, e vou voltar a isso mais no fim, o Conpur porque, com o formato com que ele foi recriado, eu duvido muito que ele preencha essa função. Bom, eu volto a isso no fim.

À luz disso, então, por exemplo, à luz do que eu acabei de falar, vou citar um exemplo que acho que é um contraponto: vou tentar fazer um contraponto entre coisas mais gerais, com exemplos, alguns exemplos mais específicos, que eu vou dando ao longo do caminho.

Um exemplo, então. O Projeto de Lei 1430, de 2003, que trata de normas relativas à produção de lotes urbanizados para a população de baixa renda, desdobra, detalha, tenta desdobrar e detalhar a Lei 6766, que é a Lei Federal de Parcelamento de Solo Urbano. Bom, ele não poderia ignorar, como faz, o Conpur. Não poderia ignorá-lo no Parágrafo Único do Artigo 8º, onde se faz menção a uma Comissão Técnica para regulamentar e pormenorizar esse Projeto de Lei, num outro momento. Alguém poderia dizer: “Ora, esse Projeto de Lei é de 2003”. Só que isso é uma falha, é uma lacuna, pois, na medida em que o Conpur, que tinha sido extinto, foi recriado, existe, foi trazido novamente à vida – de uma forma problemática – essa é uma lacuna que precisa ser preenchida, que não pode ser ignorada.

Outros aspectos existem, também; por exemplo, as parcerias com a iniciativa privada, que são mencionadas bem no finalzinho desse Projeto de Lei, lá no Artigo 9º, precisam ser apreciadas por um órgão participativo, que no caso, seria o Conpur.

Em relação a esse Projeto de Lei e, para terminar com esse exemplo, uma coisa que precisa ser evitada de todo jeito é que sua apreciação – que está se fazendo, apontando-se aí com uma eventual aprovação – a sua votação, ou a votação de um Substitutivo, isso não se pode fazer à revelia do fato de que está sendo pensado, está sendo encaminhada uma revisão do Plano Diretor. As coisas precisam andar juntas. E como foi mencionado em outras falas aqui, as coisas no Rio de Janeiro – na verdade essa é

uma situação comum no Brasil – costumam andar descasadas, elas costumam andar descoladas, o que a mão direita faz, a mão esquerda ignora. Isso não é apenas uma questão de racionalidade técnica, existe esse componente. Mas a gente não pode ter a ingenuidade de imaginar que a burrice explica tudo. Quer dizer, a burrice ou a irracionalidade ou o despreparo ou a falta de previsão explicam uma série de coisas; mas existe uma outra racionalidade que não é estritamente a racionalidade técnica, a qual sempre fazem alusão os técnicos que ela também opera. Então, certas coisas não têm a ver com irracionalidade, num sentido mais amplo, mas sim com objetivos, com relações de poder, com projetos, se não de sociedade, não é disso que se trata, mas projetos de autopropetuação de determinados grupos ou privilégios. Então, temos que ler muito nas entrelinhas, além de ler nas linhas, uma série de problemas que temos levantado aqui.

Tecnicamente, quais deveriam ser as características essenciais de um bom zoneamento? Não vou ficar aqui entrando em detalhes, não faria o menor sentido, inclusive esse não é o momento adequado para isso. Mas vou lembrar três aspectos mais gerais.

Primeiro, o zoneamento precisa contemplar vários aspectos: da compatibilidade e incompatibilidade de funções, residencial, industrial, etc. até às restrições impostas pela prudência ecológica e pela legislação ambiental em vigor. Isso passando pela densidade construtiva e demográfica e suas implicações, pelas situações especiais do ângulo sócio-econômico, espacial e jurídico também. Por exemplo, favelas, loteamentos irregulares que demandam regularização fundiária, urbanização, enfim, todo um tratamento específico. E também passa pela consideração das tendências mais prováveis, dos cenários mais prováveis para o futuro. Sem essa prognose, sem esse exercício sempre muito precário, às vezes feito de maneira temerária, vira um exercício vazio, de futurologia. Mas sem um esforço de prognose, a gente também não consegue avançar muito na direção de uma consistência.

Por isso, o zoneamento não deve ser entendido como uma coisa singular, mas uma coisa plural, na verdade. No fundo, existem vários zoneamentos que a gente por razões técnicas ou pragmáticas, por exemplo de legibilidade, visibilidade e operacionalidade, a gente pode desdobrar em vários mapas – no sentido cartográfico. Mas são formas de zoneamento diferentes, mas complementares, que têm que dialogar entre si. Por exemplo, não é só a questão do uso do solo ou a questão da densidade, uma discussão extremamente importante que tem a ver com uso do solo, que tem a ver com densidade.

Mas a questão das prioridades, os chamados espaços-problema, aqueles espaços da cidade numa situação de irregularidade, do ponto de vista urbanístico, ou áreas de ocupação ou favelas, que demandam um tratamento específico por várias ra-

zões. Então, por exemplo, a idéia de um zoneamento de prioridades, enfim, são aspectos, são vetores diferentes, mas que têm que estar todos eles dialogando entre si e se complementando. Por exemplo, a questão das áreas de especial interesse social, a problemática ambiental incorporando, levando em conta tudo aquilo que já se encontra inclusive aprovado, enquanto área de proteção ambiental. Tudo isso tem que estar dialogando, pode se expressar até sob a forma de mapas diferentes. São tipos diferentes, são aspectos diferentes, mas que têm que estar integrados. À luz disso, inclusive, uma coisa importante é que o regulamento de zoneamento, o famoso 322, que está aí em vigor, está inclusive, por exemplo, pautando aquilo que acabei de mencionar, aquele projeto de lei de 2003. Que é uma coisa que tem 30 anos quase, tem 29 anos. Ele já foi remendado pontualmente inúmeras vezes e, na verdade, é uma coisa que precisa sofrer uma reformulação quase que radical. Nesses 30 anos, uma série de coisas aconteceu, discussões avançaram, lei foram aprovadas, o Estatuto da Cidade, por exemplo. Enfim, isso não pode continuar pautando daquela forma, ou quem sabe com apenas mais alguns remendos, a discussão sobre zoneamento no Rio de Janeiro. Não basta remendá-lo.

Um outro aspecto, pode parecer uma coisa técnica demais, mas eu acho que é uma coisa importante, até também porque no Brasil se dá pouquíssima importância a isso. A escala cartográfica de apresentação dos mapas tem que ser tal que permita uma visualização dos mapas, uma visualização adequada das diferentes zonas, dos limites das zonas. No Brasil isso é uma coisa primária, e que é constantemente ignorada. Por exemplo, o Plano Diretor de São Paulo, a maior cidade do ponto de vista econômico e demográfico, a cidade mais importante do Brasil, é de uma indigência extraordinária. Quer dizer, uma coisa quase que “ginasiana”. Enfim, coisas que inclusive dificultam, acabam tendo efeito político também, porque dificultam a discussão, dificultam perceber as responsabilidades e os limites das responsabilidades. É claro que a escala do Plano Diretor tem uma vocação local, abrangendo o município como um todo. Então, não é nessa escala que a gente vai querer entrar em detalhes excessivos. Essa não é uma escala apropriada para isso.

A experiência internacional mostra que naqueles países onde há mais consistência, uma cultura de planejamento, um sistema de planejamento, existe sempre uma dobradinha entre duas escalas, uma é a escala mais abrangente, a escala do Plano Diretor ou do equivalente do Plano Diretor, e outra é uma escala que pega um setor geográfico, portanto pega um conjunto de bairros e que detalha o Plano Diretor. Esse outro documento seria PEU, de cuja extinção, quer dizer, hoje eu ouvi até com alegria algumas falas aqui, tive a impressão de que não se cogita mais isso, mas

se cogitou recentemente, chegou aos meus ouvidos a cogitação até de uma extinção dos PEUs.

Isso seria um retrocesso extraordinário, seria um retrocesso incrível. Os projetos de estruturação urbana, na verdade os nomes mais adequados seriam planos de estruturação urbana, eles detalham o Plano Diretor numa outra escala. Os detalhes ficariam muito mais a cargo dos PEUs, que não podem estar portanto soltos por aí, eles têm que estar amarrados no Plano Diretor, assim como regulamentações específicas têm que estar todas elas amarradas ao Plano Diretor, ele dá as diretrizes fundamentais. Portanto, os PEUs precisam ser valorizados, isso é uma herança dos anos 70, têm que ser valorizados. Inclusive é uma experiência carioca que normalmente nem existe até em outros municípios, essa dobradinha, isso tem que ser valorizado e ampliado. Na verdade, é uma colcha de retalhos, existe um PEU ali, outro acolá, existem vários PEUs até hoje sendo discutidos aqui nesta Casa. E na verdade é uma coisa que nunca foi realmente pensada, muito menos implementada de maneira sistemática, de maneira orgânica, de maneira conseqüente, e precisa ser valorizada. Longe de abolidos, valorizados, mantidos, perseguidos com sistematicidade.

Um outro aspecto, eu diria que é um outro requisito fundamental, é que um diagnóstico detalhado, incluindo a consideração dos aspectos relativos aos ecossistemas, a infra-estrutura técnica e social já existente, os fluxos de tráfego, um problema que foi centro das atenções da Sessão anterior, as interações espaciais, as tendências de expansão da cidade, os cenários prováveis, e muitas coisas. Tudo isso precisa anteceder, precisa preparar o terreno para o zoneamento e para o próprio Plano Diretor. Quando eu falo em diagnóstico, eu não estou me referindo a essas coisas horrorosas que a gente costuma ver por aí, chamados às vezes de diagnósticos preparatórios que são, na verdade, compilações de dados, são volumes às vezes muito grossos, que impressionam os incautos, impressionam os leigos. Isso dentro da lógica da verdadeira linha de montagem, da fábrica de Planos Diretores, as consultorias privadas que preparam coletando dados junto aos órgãos públicos ou fazendo pesquisas em arquivos, volumes grossíssimos, que se intitulam diagnósticos, mas que não contêm uma análise. Na verdade, são compilações, às vezes até muito toscas, de dados, nada mais do que isso. E, portanto, não alimentam de maneira consistente, o esforço de elaboração de proposta de intervenção. Então, não é a isso que estou me referindo. Estou me referindo realmente a um esforço de análise da realidade existente dos seus gargalos, com realismo. E, portanto, à luz disso, sobre esse fundamento, então, o que fazer? A perguntinha clássica: o que fazer?

Bom. Um outro ponto, que eu acho que está longe de ser só um detalhe. Eu acho que é uma coisa que deve ser enfatizada. É que

o zoneamento, ele não precisa ser entendido como uma coisa rígida. A palavra rigidez e o seu contrário, a flexibilização, elas vêm sendo utilizadas no começo dos anos “90” para cá de uma forma muito interessante. Na verdade, quase que qualquer coisa que cheira a regulação do uso do solo é apresentado como rígida, é vista como um estorvo dentro do pressuposto de que o bom é desregular ou desregulamentar. Não é?

Então, por exemplo, o zoneamento é visto, muitas vezes, como uma coisa rígida. O zoneamento é uma coisa rígida, não é? Então, como quebrar essa rigidez?

Existe um instrumento, que é um instrumento das operações interligadas, que é um instrumento que vem sendo praticado há muitos anos, aqui, no Rio de Janeiro. E que já foi usado muitas vezes. E que é um instrumento que eu considero extremamente problemático. Um Plano Diretor tem que dar uma atenção incrível a isso. Não é? Por que?

Porque é um instrumento extremamente perigoso. Não é?

A pretexto de se utilizando desse instrumento ou de outros instrumentos, você flexibilizar parâmetros urbanísticos, na verdade, o que é que vai acontecendo?

O zoneamento, ele não precisa ser rígido, mas o zoneamento tem que ter estabilidade. Ele tem que ser uma coisa estável. Se você vai multiplicando as exceções, as exceções quase que viram regra. E a regra se desmoraliza, não é? Ela tende a se desmoralizar, se você multiplica desbragadamente as exceções. Portanto, modificações do zoneamento, esse pacto, aquilo que é estabelecido no âmbito desse pacto territorial, isso tem que se fazer, ou pode se fazer mediante uma justificativa muito clara. Uma justificativa de caráter, sobretudo, social, bastante clara. Ou seja, se houve uma lógica que presidiu o estabelecimento de um gabarito em determinada área, em determinado espaço, que aquilo possa ser modificado para atender um objetivo, que, de fato, atenda à satisfação de algum interesse coletivo. Não simplesmente para você duplicar o gabarito e instalar ali um prédio residencial ou um hotel de luxo, não é? Estou dando exemplo quase que extremo. Não tão extremo, talvez, porque isso exatamente tem acontecido com frequência aqui, no Rio.

Outra coisa, a questão das contrapartidas. Além das justificativas, as contrapartidas, não é? E o que é que se oferece como contrapartida?

Se a gente não toma atenção a isso. O planejamento, ele com certa facilidade, ele se transforma numa espécie de um balcão, numa situação, onde as coisas podem ser mudadas com excessiva facilidade, não é? Ele se desmoraliza, portanto. O zoneamento se desmoraliza, o planejamento se desmoraliza, não é?

Então, portanto, não se trata de rigidez, mas de estabilidade. A estabilidade, ela tem uma razão de ser, não é?

Se a gente encara e leva a sério, o planejamento como um processo, não há porque estar se falando em rigidez. E, principalmente, se a gente até aceita determinados instrumentos que podem até levar, em situações justificadas a uma modificação pontual. Mas desde que aquilo seja devidamente ancorado em diretrizes, em critérios, que permitam que, de fato, justificativas importantes é que sejam levadas em conta e não todo e qualquer interesse da iniciativa privada.

Bom, eu finalizo com alguns pontos aqui. Eu disse que iria voltar ao problema do Compur, não é?

Eu terminaria mencionando o seguinte: o Conselho Participativo, que eu várias vezes mencionei aqui e que teoricamente, formalmente, seria o Compur. Ele, no meu entendimento, precisa ter algumas características, características básicas. Uma, ter um caráter deliberativo e não apenas consultivo. Isso não é contemplado pelo formato atual do Compur. A palavra que aparece seis ou sete vezes é opinar. Num caso, aparece ali solicitar. Também não muda a história. Portanto, é um conselho claramente consultivo, não é?

No Brasil, conselhos consultivos, a gente sabe a função que eles acabam tendo. Normalmente, é um adorno institucional, uma espécie de peça de decoração político-institucional. Não tenho bola de cristal, mas analisando a realidade brasileira, analisando a própria trajetória do Rio de Janeiro e, até dedutivamente, a gente para não assinar recibo antecipado de ingenuidade, precisa se acautelar com relação a isso. Esse formato não contempla esse primeiro requisito fundamental, sem o qual, inclusive, uma participação, falando em participação popular, no mínimo vai merecer muitas aspas, e é justamente o que aumenta a desconfiança, ceticismo, a desmoralização da expressão “participação popular” ou do adjetivo participativo, pelo Brasil afora, com exceções honrosas, que confirmam a regra. Segundo requisito: uma presença quantitativa e qualitativamente representativa de profissionais de planejamento urbano. Eu não estou falando aqui de urbanismo, só estou falando do campo interdisciplinar do planejamento urbano para o qual colaboram ou devem colaborar; o Brasil não tem muita experiência nisso, mas, enfim, para o qual devem colaborar muitos profissionais. É um campo interdisciplinar, profissionais esses que não são da própria Prefeitura, mas são de fora principalmente de Universidades.

Tivemos aqui as falas anteriores e eu não vou falar com relação à minha fala porque seria uma ingenuidade absurda, perdão, uma vaidade estrondosa, mas as falas anteriores mostram um acervo presente nas Universidades e as Universidades foram solenemente ignoradas nessa recriação do Compur e há necessidade de técnicos que não sejam só da Prefeitura para tentar garantir maior isenção da informação técnica. Eu não vou ficar aqui me estendendo sobre isso até porque eu teria que sair do Rio de Ja-

neiro, já que experiências de participação popular há muito tempo são discutidas no Rio de Janeiro. Existem casos muito interessantes e muito sentidos pelo Brasil afora de experiência de participação popular, mas onde falta normalmente esse elemento uma espécie de técnico independente com ombudsman com formação técnica para fazer um contraponto com aquelas orientações ou formações que os técnicos da Prefeitura para fazer um contraponto com aquelas orientações e formações que os técnicos da Prefeitura passam porque você pode induzir inclusive um conselho participativo com conteúdo deliberativo a partir de um discurso técnico, que se apresenta muitas vezes como irrefutável. Esse é um ponto importante.

Nada disso foi contemplado no Compur. Terceiro requisito: uma presença quantitativa e qualitativamente representativa dos moradores da cidade, sob a forma de Entidade associativas. Esse é um requisito que está – isso é um eufemismo mas eu vou usar – mal contemplado nesse formato do Compur; e um quarto requisito, no meu entendimento é a escolha da estrutura, da composição, das atribuições desse Conselho participativo. Ela deveria ser, ela própria, resgatando portanto a idéia de pacto com alguma coisa que se construa desde o começo, digamos a pré-história do plano de zoneamento, ela própria, essa escolha da estrutura, da composição, das atribuições do Conselho, ela deveria ser objeto de uma ampla discussão entre o Estado e sociedade civil. Isso também é um processo.

A formalização e a instalação desse Conselho participativo, isso deveria ser simplesmente um ponto culminante ou o final, quer dizer, na verdade, digamos o fim do começo e um novo recomeço, um ponto culminante no contexto desse diálogo entre o Estado e a Sociedade civil. Não foi isso o que a gente viu aqui nesse processo recente no Rio de Janeiro. Com isso eu já vou terminando a minha fala. Resta saber se o Compur com esse atual formato, portanto vai demonstrar real capacidade de influir no processo. Eu tenho sérias dúvidas; eu penso, na verdade, que ele não terá essa capacidade. O futuro dirá. Cabe a nós tentar na medida do possível nos mobilizarmos, influir de alguma forma, em algum momento nesse processo, na continuidade dele.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (ELIOMAR COELHO) - Obrigado, Marcelo.

Eu queria registrar a presença do Vereador Edson Santos, que acabou de sair e, antes da última exposição, quero dizer que houve uma falha na formação da Mesa, que ocorreu devido a algumas coisas que independeram da nossa vontade.

Então, gostaria de fazer um pedido aos companheiros: quem tiver perguntas a fazer, por favor façam-no por escrito.

Eu me responsabilizo por encaminhar as perguntas a seus destinatários e também me responsabilizo de, ainda esta semana, enviar as respostas às pessoas, pois temos um palestrante importantíssimo para ouvirmos e não poderemos perder esta oportunidade.

Espero a compreensão de todos e passo a palavra, agora, ao Sr. Sérgio Besserman, Diretor da Diretoria de Informações Geográficas do Instituto Pereira Passos - IPP.

O SR. SÉRGIO BESSERMAN - Agradeço enormemente a oportunidade e, tanto em função do adiantado da hora, como do brilhantismo das exposições que me antecederam e do meu estado gripal, além da pressão popular, tanto pelo almoço, quanto pelo desejo de participação, me comprometo a ser bastante breve, principalmente porque o que tenho a apresentar está à disposição de todos os senhores, assim como da cidadania e da sociedade carioca, de forma permanente.

Não é uma apresentação de cunho pessoal, acho que é muito importante o registro, até porque envolve uma questão política da qual todos participam, de que o trabalho que será apresentado, através do data-show naquela tela, é um trabalho dos técnicos da Prefeitura, desse corpo técnico que foi elogiado pelas apresentações que me antecederam e que ademais, essa é a questão política, em se tratando da produção de informação de estatística, ou seja, da produção de um instrumento como o Prof^o. Marcelo acabou de mencionar, não só de uso técnico, mas indispensável ao exercício da democracia, é de enorme importância que a sociedade, que os nobres representantes legislativos desta Casa, assim como o Poder Executivo, conheçam e, mais do que isso, apoiem, prestigiem e dêem garantias de estabilidade técnica às instâncias da Prefeitura responsáveis pela produção dessas informações. Nós vivemos hoje no século XXI, o século da informação e do conhecimento, nada pode ser feito, nem do ponto de vista técnico, nem do ponto de vista democrático, sem conhecimento da realidade. O trabalho que será apresentado é, na maior parte das vezes, produto dos técnicos da Secretaria Municipal de Meio Ambiente e do Instituto Pereira Passos. O Rio de Janeiro conta com essa pequena bênção de ter um órgão municipal que, dentre outras atribuições, é responsável pela produção de informações. Nós contratamos consultoria, no caso junto ao IBGE; demos a padronização estatística, mas o corpo principal lá foi produzido. E o Rio de Janeiro, hoje, é - já que somos, e temos que ser contundentes nas críticas, acho que devemos registrar também os passos que damos avante -, o Rio de Janeiro, hoje, é através do site www.armazemdedados.rio.rj.gov.br, o município do Brasil que, longe, longe, a uma enorme distância de qualquer outro dos cinco mil, setecentos e setenta e tantos municípios do país, disponibiliza informações sobre a sua própria rea-

lidade. Essas informações ainda estão muito distantes do necessário. Infelizmente, no Brasil, não apenas no Rio de Janeiro, produzem-se informações municipais num intervalo de tempo muito grande. Agora mesmo, por razões orçamentárias, o IBGE foi forçado a cancelar... não vai realizar a contagem populacional em 2005. Então, teremos que aguardar até 2010 para voltarmos a ter informações censitárias. Mas dentro do corpo que existe, o Rio de Janeiro pode se vangloriar de produzir informações com rigor técnico e de não guardá-las na gaveta e, sim, de disponibilizá-las pelo meio mais democrático que existe, que é o meio eletrônico. É claro que, também no Município do Rio de Janeiro, assim como nos estados, nos demais municípios e no Plano Federal, já existe a massa crítica para um grande avanço, que seria trabalhar do ponto de vista da informação dos registros administrativos e isso ainda não foi feito. Ainda é um passo a ser dado. E todos nós, sociedade, governos, organizações sociais, teríamos muito a ganhar.

Estaremos lançando, dentro de dois meses, um sistema de indicadores ambientais. Esse sistema de indicadores ambientais é, em larga medida, fruto dos trabalhos - muitos aqui participaram - do Plano Diretor existente.

Outra vez, apesar do tempo... se me faltar o conhecimento, eu me socorro dos técnicos aqui presentes, porque eu estou apenas reproduzindo aquilo que, com eles, tenho aprendido nos últimos anos.

No final da década de 80, início da década de 90, a agenda ambiental estava muito presente na agenda social, na agenda política, relatório Brundtland - nosso futuro comum, com a primeira definição de desenvolvimento sustentável, que acabava de ser publicado; organizavam-se os trabalhos, para realização no Rio de Janeiro, da Rio-92; a Constituição havia incorporado a variável ambiental ao processo constituinte de 1988 e, no Município do Rio de Janeiro, a Lei Orgânica do Município já menciona adequadamente e o Plano Diretor Decenal da Cidade já estabelece diretrizes para o planejamento da cidade, políticas setoriais de meio ambiente, valorização do patrimônio cultural e especialmente procurando articular a questão do meio ambiente com as questões habitacionais, de transportes, de serviços públicos e equipamentos urbanos e do desenvolvimento econômico, científico e tecnológico.

Após a elaboração do Plano Diretor, foi criado o Sistema de Gestão Ambiental, o Conselho de Meio Ambiente, o Fundo de Conservação Ambiental e foi criada a Secretaria Municipal de Meio Ambiente, que é responsável por boa parte desses indicadores que estaremos lançando e que antecipadamente, em parte, apenas como exemplo e ilustração, vou mencionar aqui.

Nesse Plano Diretor, são programas prioritários: o controle da poluição; o controle e recuperação de unidades de conservação

ambiental; a proteção de encostas e baixadas sujeitas à inundação; a proteção, recuperação e valorização do patrimônio cultural e ambiente urbano; os programas de educação ambiental e de defesa do meio ambiente e, inclusive é mencionado em 16 artigos, a questão do controle da densidade demográfica. A professora fez, inclusive, considerações de ordem política. Estamos no processo de elaboração de um novo Plano Diretor. A agenda ambiental no Brasil e no mundo perdeu *momentum*. Eu faria, talvez, junto com a necessidade de apoio e prestígio aos técnicos da Prefeitura, - essa seja a observação mais importante da minha fala - eu faria um apelo para que as autoridades e os participantes desse processo não se deixassem levar pelo momento pelo qual a agenda ambiental está passando no mundo, no Brasil e em muitos outros países, de perda de alguma significância na discussão e mantivesse, aprimorasse e evoluísse a forma como a variável ambiental foi considerada no Plano Diretor passado. Por que evoluir? Porque há, pelo menos, duas direções em que é possível evoluir. Uma delas é a consideração do desenvolvimento sustentável, de uma forma mais ampla do que no Relatório Blunton, especificamente no caso da Cidade do Rio de Janeiro, a partir dos argumentos basicamente expostos aqui, pelo Subsecretário Augusto Ivan, trata-se de um valor econômico, segundo negócio do mundo, hoje. Primeiro é petróleo, depois vem os negócios ilícitos, armas e drogas e, em terceiro lugar, turismo. Praticamente certo, não é nenhuma projeção difícil de fazer, porque nas próximas duas, três décadas, o turismo será um negócio mais importante do que petróleo. Não só por conta do turismo, mas por conta de muitas outras razões, pensar a questão ambiental como um valor no desenvolvimento econômico e social da cidade, além de seu desenvolvimento cultural, pode ser uma incorporação de conteúdo interessante. A outra razão é que hoje é mais claro do que nunca que as agressões ambientais que, inicialmente, no século XIX, eram locais, progressivamente tornam-se regionais e hoje são também agressões aos ecossistemas do ponto de vista global. E o Rio de Janeiro, portanto, além de enfrentar as suas agressões locais, lagoas, rios, praias, e que também tem muito presente em sua vida agressões regionais, como a desertificação da Baixada Fluminense, a Baía de Guanabara, também vive questões globais. Aliás, a rigor, prioridade depende um pouco da escala de tempo. Quando eu estou atravessando a rua, a minha prioridade é prestar atenção, se não vou morrer atropelada; quando estou pensando no horizonte de algumas semanas, a prioridade é trabalhar, fazer exercícios; de anos, elaborar um Plano Diretor; e se pensarmos em termos de décadas, a prioridade máxima da Cidade do Rio de Janeiro, permitam a esse ambientalista mencionar o fato, é o aquecimento global, muito mais importante do que qualquer outra, já não há mais nada a ser feito com relação a isso. A paisagem do Rio de Janeiro, dentro de

quatro, cinco, seis décadas, será muito diferente do que é hoje. Os gastos de infra-estrutura que teremos de fazer, não para evoluir, mas para manter o que temos, serão muito volumosos, muito dinheiro gastaremos, e especialmente as populações pobres da Cidade do Rio de Janeiro sofrerão muito por conta do aquecimento global. E não haverá nada a ser feito com relação a isso, a não ser procurar se preparar. Portanto, a Cidade do Rio de Janeiro procurar intervir também nas discussões globais com consciência de causa, é algo importante. Fica a sugestão de que o tema aquecimento global venha a ser tratado no âmbito do Executivo, do Legislativo, para, embora no horizonte de tempo de décadas, possamos conhecer aquilo que já são conseqüências inevitáveis para a nossa cidade. Esses indicadores ambientais, que realmente vou colocar apenas a título de exemplo, peço que todos se dirijam ao Armazém de Dados dentro de algumas semanas ou mês e meio e, se possível, divirtam-se com o Armazém de Dados, já hoje à tarde, porque ali há um manancial de informações, de aplicativos. A estatística, a informação, não define a posição política e social de ninguém. Ela não muda a visão de mundo, ela não muda a ideologia, ela não muda a cultura, ela não muda os interesses, mas ela dá profundidade, dá substância e ela costuma ajudar a dar direção no processo de discussão.

Esse é apenas um dos produtos que estarão lá disponíveis, uma ampla listagem de informações. Nós procuramos seguir um padrão, padrão da comissão estatística e do Pnuma, da ONU e o padrão do IBGE no Brasil para tornar o mais comparável possível essa informação.

Apenas a título de exemplo, repito lá estarão informações que vêm sendo coletadas pela Secretaria Municipal do Meio Ambiente sobre qualidade das águas, sobre as águas da Lagoa, porque nós somos uma cidade onde as águas desempenham um papel fundamental, como disse o Augusto Ivan, sobre a qualidade do ar, sobre a composição da frota e assim por diante. Esse é um exemplo que diz respeito à qualidade das praias e noto que para além de prestigiar os técnicos, cabe ao Executivo cobrar que os indicadores ambientais da Cidade do Rio de Janeiro, que estarão sendo lançados em mês e meio, que esse seja um estudo que saia todo ano. Se não for publicado em papel que seja colocado no meio eletrônico anualmente porque através dele, a sociedade, os representantes dessa sociedade, no Legislativo, poderão acompanhar, cobrar o que está melhorando, o que está piorando.

Por exemplo, a situação das praias, a gente pode perceber, Paquetá melhorando muito, Copacabana razoavelmente estável, sem melhoras ou pioras, a praia de Botafogo piorando, e assim por diante; o mesmo como a qualidade das lagoas. Quero enfatizar que ao reproduzir o padrão mundial e o padrão do IBGE os metadados, ou seja, o que significa essa estatística, e como ela foi feita, estão também na publicação.

Não existe nenhuma estatística que tenha algum valor se ela não vem junto com a receita de como foi produzida e para que possa também ser avaliada nas suas deficiências. Essas são as informações sobre a qualidade do ar, e aqui fica desde já o registro que existem apenas quatro postos, pouquíssimo para a Cidade do Rio de Janeiro, e desde já é necessário cobrar um aumento dos recursos para que se faça essa avaliação. Aqui a composição da frota por tipo de combustível e no mundo de hoje como a Prof^a. Vera enfatizou que não há nada de autoritário em tomar decisões e impô-las desde que feito de forma participativa e democrática. Isso vale não apenas para o uso do solo, que é do tema anterior, mas pode e deve valer para a composição da frota individual que circula ou até dos seus valores absolutos. Temos algumas boas notícias nessa informação mas elas podem se tornar muito melhores, dizem respeito diretamente a qualidade do ar que a gente respira.

Há indicadores de avaliação a disposição de todos, como, quais são as áreas protegidas, comunidade de conservação, a população nas unidades de conservação, há proximidades de favelas nessas comunidades de conservação, há um gráfico mostrando a evolução das áreas protegidas do Município do Rio de Janeiro, repito, que são apenas exemplos. Há uma listagem dos vários tipos de unidades de conservação existentes, dividida em municipal, estadual e federal, há mapas permitindo a visualização, discos, pizzas como se diz, no Legislativo é sempre complicado falar em pizza, no caso pizza de informação.

Sobre as áreas protegidas, a população nas unidades de conservação, que é um gráfico que tem que ser analisado com carinho porque a unidade de conservação que admitem e até se beneficiam da desistência de população. A proximidade de favelas em relação as unidades de conservação, vocês imaginem, essa é um indicador que em sendo produzido todo ano, e ele pode ser produzido todo ano, é um instrumento de cobrança extraordinário para os Srs. Vereadores e para a sociedade carioca. O mapa permitindo visualizar essas novas favelas e a sua relação com as unidades de conservação. Uma série de informações demográficas construídas no Rio de Janeiro com um rigor técnico que nenhum município do Brasil, repito, pode apresentar.

Essa, por exemplo, é a taxa média geométrica de crescimento populacional. A partir dos dados censitários, nós somos uma cidade com a população estabilizada e crescendo a um ritmo pequeno.

Duas hipóteses de projeção de crescimento da população até 2020, vejam que até o próprio Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, ao projetar as populações do município tem que utilizar taxas médias geométricas de crescimento, porque não há como fazer diferente para 5.700 municípios, mas no caso do Rio de Janeiro nós podemos contratar junto à Escola Nacional de

Ciências Estatísticas do IBGE, um estudo analisando os componentes de fertilidade, natalidade, fecundidade, migração, e temos uma projeção bastante sofisticada em duas hipóteses sobre a população, que se distribuem por áreas de planejamento e pode ser encontrada no Armazém de Dados, obviamente, tendo a população e conhecendo o território nós temos a densidade demográfica e temos a projeção da população, região administrativa a região administrativa até 2020. Isto não quer dizer que essa projeção vai ocorrer, de modo algum, mas quer dizer que há um balizamento para que os senhores façam considerações das mais relevantes. Basta olhar para a injeção da população da Barra da Tijuca, continuando tudo como está, para perceber que estamos à frente de um desafio gigantesco na área de transportes e muito outros. E assim para diversas outras áreas do Centro da Cidade do Rio de Janeiro.

Temos ali, também cartogramas com a densidade demográfica, a densidade demográfica por setor censitário, para não ficarmos presos às regiões administrativas e aos bairros.

Temos conjunto de informações sobre saneamento com acesso ao sistema de abastecimento de águas, esgotamento sanitário, coleta de lixo.

Vou fazer, novamente, um “merchandising” para encerrar, do Armazém de Dados, procurando, repetindo a informação que a informação não muda a visão de mundo, a ideologia, nem a cultura, nem a psicologia de ninguém, mas é um instrumento muito precioso. Temos procurado viabilizar no Armazém de Dados e também, no próprio Instituto Pereira Passos, se procurados, esses instrumentos de modo que o cidadão possa ter à sua disposição aplicativos que lhe permitam construir a informação, construir os cartogramas, construir os mapas temáticos, as tabelas de acordo com o seu próprio viés, de acordo com o seu próprio olhar. Então, essa apresentação padronizada, mas há aplicativos no Armazém de Dados, de modo geral, de fácil uso, que permitem, por exemplo, inclusive, Vereadores dessa Casa, Vereador Eliomar Coelho, Vereadora Andrea Gouvêa Vieira, Vereadora Aspásia Camargo nos procuraram para iniciarmos uma agenda de trabalho e eu estou encerrando uma agenda de trabalho, que eu acho das mais produtivas, de treinamento de funcionários da Casa nesses aplicativos, que permitem que em primeiro lugar muito do que os candidatos em eleições gastam com consultorias para fazer seus planejamentos eleitorais é dinheiro jogado fora. Os instrumentos que estão de graça no Armazém de Dados são muito mais eficientes do que essas consultorias estão vendendo a todos aqueles que disputam cargos legislativos.

Em segundo lugar, a velocidade da informação. Se os senhores estiverem discutindo aqui a Favela de Vila Vintém, por acaso, um assessor pode, em um minuto e vinte segundo, ver quantos domicílios contam com coleta de lixo na porta, quantos por

caçamba, qual a população, onde está a população idosa, qual a alfabetização daquela Favela de Vila Vintém, isso em um minuto e vinte segundos.

De modo que essa agenda de trabalho que o Vereador tem insistido, procurando, enfim, treinarmos e trabalharmos juntos - funcionários do Legislativo e do Instituto Pereira Passos - é certamente algo que pode render frutos à eficiência tanto da Casa, quanto do IPP, na hora de preparar a informação para que sociedade dela faça o melhor uso.

Muito obrigado a todos.

(PALMAS)

O SR. PRESIDENTE (ELIOMAR COELHO) - Obrigado, Sérgio Besserman. Bom, vamos passar, agora, às perguntas. O primeiro inscrito é o Sr. Licínio Machado Rogério, do Bairro Peixoto; o segundo é o Sr. Hélio Barros, do Conselho de Moradores de Loteamento.

O SR. LICÍNIO MACHADO ROGÉRIO - Boa tarde. Sou engenheiro e representante da Associação dos Moradores do Bairro Peixoto.

Eu queria chamar atenção para algumas coisas - eu teria muito mais a falar, mas devido ao adiantado do tempo... A primeira é que estamos fazendo um Plano Diretor de Transportes desta cidade, sem fazer o Plano Diretor. Mais uma vez, a carroça na frente dos bois. E, depois, queria chamar atenção para a coisa mais importante que ouvi aqui hoje: a fala do Prof^o. Marcello de Souza sobre a participação popular. E nós tivemos o exemplo - permitam-me o termo - da arrogância dos técnicos em vir aqui dizer que estão fazendo um Plano Diretor, que discutiram com o empresário, que discutiram sobre outras coisas, sobre desapropriação, e a população não está sendo ouvida. Isso é um absurdo. Eu quero deixar consignado este protesto, porque a Secretaria Municipal de Transportes vem aqui para falar de planos, planos e planos, para avisar que está fazendo. A população onde é que está? Isso é um absurdo.

Também é um absurdo terem construído um terminal rodoviário em Deodoro, que ficou anos parado. Demoliram o terminal e agora - a grande novidade - vão construir um terminal. Cadê o nosso dinheiro, gente? É um absurdo isso!

(PALMAS)

O SR. PRESIDENTE (ELIOMAR COELHO) – Intervenção do Hélio. A próxima pessoa é o Sr. Canagé, o próximo inscrito. Eu já estou avisando o seguinte...

O SR. HÉLIO BARROS – A Casa está correndo, a Casa está correndo. Eu quero deixar um protesto aqui com relação ao que aconteceu hoje nesta Casa. O direito nosso de falar tem que ser assegurado.

O SR. PRESIDENTE (ELIOMAR COELHO) – Está legal.

O SR. HÉLIO BARROS – Primeiramente, eu tinha um monte de consideração para fazer, mas fomos atropelados pelos fatos. Eu gostaria de falar para a professora: existe a Lei nº 6.938/81, que fala sobre o Impacto de Vizinhança que originou lá e deu jurisprudência, a Lei nº 10.257, que criou o Impacto de Vizinhança para que as comunidades fossem consultadas para empreendimentos a serem aplicados na sua vizinhança. Não é e nunca foi aplicada, porque não existe ninguém para ir lá e insistir com o Executivo. Faça essa pesquisa e consulte as populações.

O Projeto nº 1.430, professor Marcello, é oriundo do movimento popular. Infelizmente, temos deficiências, não somos intelectuais. Nós construímos, porque a cidade vive um caos: hoje, 50% da cidade vivem na informalidade e na clandestinidade no uso e ocupação do solo, porque não há políticas públicas voltadas para os assentamentos precários, promovendo a ocupação ordenada da Cidade do Rio de Janeiro. Então, quando nós vimos que havia deficiência nele, junto com o Fórum de Acompanhamento do Plano Diretor, foi pedido para se retirar, para que nós pudéssemos fazer as alterações necessárias e se contemplasse o movimento popular. Porque o projeto é do movimento popular.

Uma outra coisa sobre o Compur. O Conselho de Moradores está no Compur; pela primeira vez, temos uma entidade que reúne de dois em dois meses, ou mensalmente, 300 lideranças, que discutem políticas públicas, a aplicação e a fiscalização. Esta Casa vota, muitas vezes, projetos de leis oriundos de movimentos populares; é que, infelizmente, eles saem pelo Executivo, mas, mesmo assim, somos contemplados nesta Casa e pelo Executivo com projetos de leis de iniciativa popular e que são aplicados dentro das áreas de especial interesse social. Estas áreas são 524, num total de 853 loteamentos, hoje, inscritos no Município do Rio de Janeiro, no Programa de Regularização Fundiária do Núcleo; e que foi onde deu origem à Secretaria Municipal de Habitação, através do Decreto 14.328, que criou o núcleo 14.532, que criou o Prohab. Dali saiu o Favela-Bairro, com o primeiro financiamento do BID. A própria criação da Lei 6.766, que deu disciplina ao uso e ocupação do solo, foi de iniciativa popular, foi pela pressão popular dos loteamentos, das ocupações precárias que existem na Cidade do Rio de Janeiro.

Era só isso que eu tinha para deixar aí e o protesto pelo que...

O SR. PRESIDENTE (ELIOMAR COELHO) – Será levado em consideração o protesto.

(PALMAS)

Passo a palavra ao Sr. Canagé Vilhena.

O SR. CANAGÉ VILHENA – Rapidamente, algumas questões que eu quero apresentar. As primeiras, para o representante da Secretaria de Transportes. Por que o Projeto do VLT, elaborado e aprovado no primeiro mandato do Prefeito Cesar Maia, foi substituído pelo projeto atual do corredor Penha-Barra da Tijuca?

Segunda questão: por que, também, foi abandonado o projeto elaborado pela Sudebar, que é a continuação da Avenida Abelardo Bueno? Ela deve ser a Via 4, que faz a ligação entre a Av. Ayrton Senna e a Grota Funda e que teria um papel importante na estruturação viária da área de Camorim, Vargem Grande, Vargem Pequena. Hoje, esta região está ilhada, sem condição de mobilidade, e, inclusive, os moradores ficarão sem o direito de ir e vir, por ocasião dos Jogos Pan-Americanos. Quando for consolidado o PEU de Vargem Grande, de Vargens, no caso de qualquer evento que haja naqueles parques de lazer, durante o verão, os moradores ficam impedidos do direito de ir e vir?

E qual é a posição da Prefeitura em relação ao projeto, acho que é Mapa Viário, que atende ao fundo da Baía de Guanabara, a Baixada Fluminense, especialmente, Caxias e Mauá? É um projeto que deve ter a coordenação do Estado, mas gostaria de saber a posição da Prefeitura.

E, também, para o Dr. Marcelo Lopes, como resolver a aparente contradição entre Conselho Deliberativo e Poder Legislativo?

Era só isso, obrigado.

O SR. PRESIDENTE (ELIOMAR COELHO) – O próximo inscrito é o Sr. Dermeval Merquior Neto.

O SR. DERMEVAL MERQUIOR NETO – Procurarei ser bastante rápido, pois já estamos no fim do horário, para dar a oportunidade aos outros.

Inicialmente, o nosso problema se referia a um laudo de tráfego totalmente contrário à realidade e que propiciou um licenciamento na Secretaria de Urbanismo, que causa grande problema para a nossa associação. Por isso, viemos aqui no dia do transporte, mas tudo indica que isso vai ser corrigido, esse aspecto já está sendo encaminhado. Fomos muito bem recebidos, só não temos ainda o documento, mas acredito que vai ser solucionado, logo vai ser corrigido e vai ficar de acordo com a realidade.

Agora, surgiu um outro sobressalto. Eu não vim aqui para tratar de um problema específico, é um caso que fica generalizado, que é o seguinte: uma licença de obras pode aumentar o valor de um imóvel em 5, 10, 20 vezes, dependendo das circunstâncias. As licenças são concedidas na base da confiança, que é o correto. O cidadão está dizendo a verdade até prova em contrário. Muito bem, aí vem o vizinho e faz a prova em contrário, mostra que ali houve fraude, houve mentira, informações incorretas. Então, no site da Prefeitura a gente encontra o seguinte: “O alvará será anulado se o licenciamento tiver sido concedido com inobservância de preceitos legais e regulamentares, se ficar comprovada a falsidade e inexatidão em qualquer documento exigido para a concessão”. Quer dizer, se houver falsidade, será anulado. Isso é velho como andar para frente; fazem, fazem leis, mas a preocupação aqui é com o que se chama de afetividade. Em bom português, cumprimento das leis. Então, a pessoa lê isso, mas aí vai observar: isso aqui é na Secretaria de Fazenda, na Secretaria de Urbanismo não está escrito isso. A Constituição é uma só, o Código Penal é um só, mas na Secretaria de Urbanismo não está escrito. Por quê? Será que a Secretaria de Urbanismo não quer tomar essas providências? Não é isso. Por tudo que nós pudemos apurar, praticamente não há a cassação administrativa de licenças. Isso é grave, porque remeter todo mundo para o Judiciário,

já assoberbado, já sobrecarregado, não é uma solução, não é uma boa forma de encaminhamento.

Então, o pedido seria para que se confirmasse – e nós temos aqui a presença do Subsecretário, que é uma das maiores autoridades, uma das pessoas mais experientes nesse assunto – o percentual de cassação administrativa de licença. Porque, se está comprovado que foi concedida erroneamente, a licença deve ser cassada administrativamente. A informação é que isso quase nunca acontece. O pedido seria para que o Subsecretário nos informasse o percentual; de preferência, informasse à Câmara de Vereadores as licenças cassadas em 2004 e 2005. Quais foram os números delas? Talvez não tenha nenhuma talvez tenha uma. Isso preocupa. Não é para o nosso caso específico, o nosso caso está sendo encaminhado de outra maneira, mas é para os casos em geral. Essa é a nossa preocupação.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (ELIOMAR COELHO) – Muito obrigado.

Com a palavra, a Sra. Letícia Hazan.

A SRA. LETÍCIA HAZAN – Eu achei essa reunião muito boa, resgatando, assim, uma certa frustração que eu estava tendo em relação às demais, que são importantes, mas... Então, eu achava o seguinte: o mais importante que eu entendo, que a gente tem de providenciar de imediato, é elaborar um projeto de lei que aprove essa possibilidade do processo, de que tanto falou a Vera Rezende. E poderia sair mesmo deste Plano Diretor que está em vigor, naquele capítulo do Sistema Municipal de Planejamento, porque tudo é demorado. E esse Sistema Municipal de Planejamento já poderia, tão logo fosse aprovado, desenvolver já um trabalho para acolher o novo Plano Diretor que virá.

Eu acho que, sem essa questão do processo, vai ser mais um livrinho que nós vamos ter, muito simpático, e que não terá os efeitos que nós estamos querendo. E nesse processo de planejamento, devemos já definir uma maneira de participação obrigatória, como se diz no Estatuto da Cidade. Definir essa participação, para mim, é um complicador daqueles, porque nós conhecemos a nossa cidade, as dificuldades que as pessoas têm. A área pobre é quase a metade da cidade, e eu acho que fica difícil um entendimento dessa participação no Plano Diretor para as pessoas que têm essas dificuldades inerentes da pobreza e miséria. Isso nós sabemos, enfim. Mas eu não acho difícil contemplar essas questões, é fundamental fazer esse pacto para se aprovar esse Sistema Municipal de Planejamento e evitar as ocorrências de fracassos que nós temos nessa cidade.

Obrigada.

O SR. PRESIDENTE (ELIOMAR COELHO) – Muito obrigado.

Passo a palavra à Sra. Maria Célia de Abreu.

A SRA. MARIA CÉLIA DE ABREU – Eu serei rápida, porque está todo mundo morrendo de fome, realmente. É o seguinte. A questão que eu anotei aqui, muito interessante, foi a questão das diversas falas sobre a falta de planejamento, sobre o planejamento do Plano Diretor, da Prefeitura da Cidade. O que eu vejo é o seguinte. Eu acho que, para entender uma cidade como o Rio de Janeiro e São Paulo, alguém citou aqui a questão global, o Rio de Janeiro dentro de uma visão global. Acho que os Srs. Vereadores, os Srs. Técnicos e o Sr. Prefeito tinham que se remeter ao Ministério das Cidades. Qual é, realmente, a função do recentemente criado Ministério das Cidades, do novo Governo Federal. Acho que ele teria uma função extraordinária na questão da valorização da qualidade de vida das grandes cidades, assim como no crescimento e desenvolvimento das pequenas e médias cidades interioranas.

Uma segunda questão foi sobre transportes. Alguém falou no transporte marítimo, falou que o litoral do Rio de Janeiro é imenso e rico em beleza e condição de ocupação. Acho que o Rio de Janeiro deveria ter uma visão maior sobre esse transporte marítimo, não só aqui na Praça XV, em Niterói, na Ilha do Governador, na Ilha de Paquetá. Pegar também a questão de Pedra de Guaratiba e Sepetiba desafogaria um bocado a Avenida Brasil. O transporte ferroviário também é outra coisa que tem que ser amplamente valorizado nas grandes cidades. No interior também, existe a questão do transporte ferroviário. Todo grande país, todo país rico tem grandes ferrovias, não precisa ser grande técnico e estudioso para saber disso.

Outra questão que achei interessante foi uma citação do representante da Secretaria de Urbanismo da Cidade do Rio de Janeiro, que falou sobre a questão dos poucos espaços urbanos para ocupar no Rio de Janeiro. Acho que o Município do Rio de Janeiro tem que levar em conta – alguém citou também a questão ambiental, a relação dos indicadores ambientais, etc – a Secretaria de Meio Ambiente do Município. Tem que prever a questão também da existência, que ninguém citou aqui – novamente foi muito citada a questão dos grandes bairros de classe média, se é que ainda existe, a questão da favela foi citada – mas ninguém citou, novamente, a questão das áreas verdes ainda ocupadas. São poucas, mas existem e auxiliaram tremendamente a questão da preservação ambiental. São ainda remanescentes dos antigos sitiantes, os produtores rurais que preservam o verde, se interessam pelo verde e necessitam do verde. Eles seriam grandes auxiliares na questão da preservação do meio ambiente, seja das florestas, das águas e dos manguezais. É só ocupar bem. Existe um

projeto que está na Secretaria de Urbanismo, por causa da relação com o Meio Ambiente, na Secretaria de Meio Ambiente, na Secretaria de Trabalho e Renda, na Comissão de Agricultura e Abastecimento, aqui desta Casa, no Ministério do Meio Ambiente que prevê essa questão da preservação e reativação da pequena agricultura que ainda existe no Município do Rio de Janeiro. Auxiliando, logicamente, estive em contato com a Ministra Marina Silva e ela dá amplo apoio à questão dessa preservação desses sítios que ainda existem em áreas eminentemente urbanas como o Rio de Janeiro.

Muito obrigada.

O SR. PRESIDENTE (ELIOMAR COELHO) – Em seguida, tem a palavra a Sra. Valéria Barbalho.

A SRA. VALÉRIA BARBALHO – Boa tarde aos poucos que resistem. Teria várias perguntas a fazer. Achei as duas Mesas riquíssimas, mas não vou colocar porque o que tem já é suficiente. Mas eu quero fazer uma observação para que isso não se repita. Tenho participado deste Seminário desde o primeiro dia, ele é importantíssimo e tem sido riquíssimo em suas apresentações. Mas para mim, Seminário não é simplesmente os expositores – por melhores que sejam – apresentarem suas idéias. Seminário é uma troca, onde estamos para aprender. Inclusive os Vereadores também propuseram o Seminário com esse objetivo. Temos que resgatar essa utilidade, essa função e garantir que isso aconteça. Duas Mesas no mesmo dia é muita coisa. No próximo Seminário nós teremos duas Mesas também, temos que tomar cuidado para que isso não aconteça. Porque se não houver essa troca, não tem sentido o Seminário. Eu já ouvi dizer: “Ah, não vou lá não. Depois eu pego o DCM e leio”. Quer dizer, passa a ser simples: é como se eu pegasse um livro qualquer e pudesse ler o que o Prof. Marcelo falou, a Profa. Vera, etc. Então, a idéia, aqui, é justamente garantir essa troca de experiências. Assim como os palestrantes têm o que dizer, nós também temos. E os palestrantes também têm o que aprender. Eu só queria colocar esse aspecto, que duas Mesas é muito e que não se deveria nem mesmo colocar outras apresentações quando houver impossibilidade de acréscimo desse tipo.

Um segundo ponto que eu também vou colocar rapidamente, só porque eu acho que não haverá oportunidade de ser colocado depois, é em relação ao que foi falado pela Profa. Vera Rezende sobre os técnicos. É muito importante ressaltar aqui, de que técnico nós estamos falando. Porque existem técnicos que são aqueles que fazem, que trabalham, e outros técnicos que na verdade não são técnicos, mas são cargos que são inseridos na Prefeitura e passam a fazer parte do quadro técnico. E muitos deles não têm um compromisso, muito pelo contrário, são às vezes meros inter-

locutores de outros interesses que existem na cidade. Então, existe o técnico qualificado, mas que sofre hoje de um problema. Eu sou técnica da Prefeitura, então só para deixar bem claro isso. Eu vivo isso no meu dia-a-dia. São técnicos que sofrem um problema, primeiro, de não autonomia, quer dizer, técnicos que têm que garantir o seu emprego, apesar de ter estabilidade, mas que não conseguem, por exemplo, não estão aqui, não vêm aqui participar porque têm medo. Só vêm se o chefe vier, se o Secretário ou alguém muito próximo estiver aqui, aí vem porque parece que tem uma autorização para isso. Outra questão é que eles têm aversão à participação. Achem que são técnicos, então eles já sabem como fazer e não têm interesse em aprender com a população outras coisas. Eu queria só ressaltar esse ponto, porque eu acho que vai ter pouca oportunidade de se falar isso. Assim como a população tem muito a aprender com os técnicos em termos de capacitação, em termos do que são os instrumentos, os técnicos também têm muito a aprender em termos de democracia e o que é participação, etc. Então, isso é uma coisa importante, que se não houver, nesse pacto que nós estamos tentando construir, uma quebra desses preconceitos, e houver uma intenção real dos técnicos, que são muito bons, qualificados e reconhecidos no Brasil inteiro, e não quebrarem ou modificarem essa postura em relação à participação.

Eu vou ficar por aqui.

Muito obrigada.

O SR. PRESIDENTE (ELIOMAR COELHO) – Muito obrigado.

Eu queria fazer o seguinte, os palestrantes que fizeram anotações sobre o que foi colocado, podem enviar para a Comissão, aí a gente vai entrar em contato depois com vocês exatamente para repassar a resposta para as pessoas que se inscreveram. Infelizmente nós estamos além do limite, não dá.

Eu queria agradecer profundamente a presença e o brilhantismo com que cada exposição foi feita e a contribuição riquíssima que foi dada, através desta Mesa, para os trabalhos de revisão do Plano Diretor.

Muito obrigado.

Está encerrado o Seminário de hoje.

(Encerra-se o Seminário às quatorze horas e cinco minutos)

RELAÇÃO DOS PRESENTES

José Ferreira de Oliveira Filho, Antonio de Campos Viana, Rafael O. Alves, Alice Amaral dos Reis (SMU-CPN), Claudia Brack Duarte (FPJ-SMAC), Ana Maria Berutti Fontes (SMH), Márcia Frota (Dig/IPP), Cristina Barreto (SMH/CEST), Rosime-

rie de Souza Carneiro, Maria Cristina Bleu (Caixa), Márcia Duque Estrada (Caixa), Thelma Cristina Guimarães (Prefeitura IPP), Carlos Alves (Camp. Contra Alca/RJ), Sydnei Menezes (SMU), Maria Célia de Abreu (Presidente ONG “Caátyba/Bangu-Rio Preservação Ambiental e Cultural), Roberto Lira (Sinauscon-Rio), Paulo Banho (Comlurb), Gilberto Portella (Prefeitura de Mesquita), Julio Cesar Jucá, Luis Humberto, Priscila Chiappin Bastos (Uerj), Raphael Henrique de Sá Pereira (Uerj), Roselaine Oliveira dos Santos, Francine F. B. Cavalcanti (UFRJ), Carlos Eduardo Zavataro (Rio Trilhos), Frederico Rodrigues dos Santos (Instituto Qualivida), Isabel Cristina da Costa Cardoso (Faculdade Serviço Social/Uerj), Maria Célia de Abreu (Presidente ONG Caátyba/Bangu-Rio Preservação Ambiental e Cultural), Valéria Graça Costa (IBGE), Helena Pereira Rocha (IBGE), Marilene Agrizzi Nacaratti (IPP/SMU-PCRJ), André C. Ferreira (Geografia/UFRJ), Maria de Lourdes P. M. Costa (Abea), Vera F. Rezende (Professora EAU/UFF), André Cassiro (Geografia/UFRJ), René Cursino (ONG Caatyba), Rosemary Compans (Secretaria Municipal de Urbanismo), Simone Costa Rodrigues da Silva (Mestranda Coppe/UFRJ), Letícia Magiano Hazan (Gabinete Vereador Rubens Andrade), Luiz Carlos C. da Motta (Secretaria Municipal de Meio Ambiente), Ana Lucia Pragana (Caixa/Des. Urbano), Fernanda Novaes Alves (PCRJ), Maria Carneiro da Silva Magalhães (Fecomércio/RJ), Helio Barros (CMLRJ – Conselho de Moradores de Loteamentos), Magno Nunes da Silva (Conselho Moradores Loteamento – CMLRJ), Regina Lustoza (Arquiteta/Professora Universitária), Tereza Helena Nunes Fonseca (Estudante Universitária de Geografia-UFRJ), Christopher Gintner (Estudante de Arquitetura e Urbanismo da UFF), Olga Amélia S. Telles (Femulher), Eduardo Botelho (Gabinete do Vereador Eliomar Coelho), Matilde Q. de Alexandre, Valéria Barbalho (Sind. dos Engenheiros e Fórum Popular do Plano Diretor), Virgínia Murad (Gabinete Vereador Eliomar Coelho), Canagé Vilhena (Assessoria da Previdência do CREA-RJ), João Gabriel Monteiro e Silva, Marcelo Lopes de Souza (Professor/UFRJ), Nina Maria de Carvalho Elias Rabhe (IPP/PCRJ), Primavera L. S. Mena (Gab. Ver. Edson Santos), Eduardo Andrade, Cristina Micaêlo (Secretaria Especial de Turismo-PCRJ), Lourdes Rosa, Licínio Machado Rogério (Ama-bairro Peixoto), Fernando Luz R. de Souza, Juliana O. C. Barros, Olinie Bonna, Luiz Carlos França (Gab. Vereador Eliomar Coelho), Acchel Fares (Gab. Vereadora Aspásia Camargo), Deborah R. Levinson.