



Recebido
Pauline Struel
31/03/11

CÂMARA MUNICIPAL DO RIO DE JANEIRO
GABINETE DO VEREADOR CARLO CAIADO

Rio de Janeiro, 29 de março de 2011.

Exmo Sr. Presidente do Conselho Municipal de Políticas Urbanas – COMPUR
e Secretário Municipal de Urbanismo,
Sr. Sérgio Moreira Dias,
CC
Exmo Secretário Estadual de Transportes,
Sr. Júlio Lopes,

Como membro e representante da Câmara Municipal do Rio de Janeiro neste Conselho, e em conformidade ao estabelecido pela Lei Municipal nº 3.957, de 29 de março de 2005, que criou o COMPUR, sirvo-me do presente para encaminhar ao Conselho Municipal de Políticas Urbanas, copiando o Exmo. Secretário Estadual de Transportes, Sr. Júlio Lopes, as seguintes observações e questionamentos pertinentes ao tema abordado na Reunião Ordinária de hoje, dia 31 de março de 2011, e que vem de encontro aos anseios dos moradores, representados pelas Associações de Moradores da Barra da Tijuca e da Zona Sul.

Sabendo que o projeto de construção de uma linha metroviária entre a Zona Sul do Rio de Janeiro e a Barra da Tijuca encontra-se em andamento, mas ainda contém dúvidas com relação ao seu traçado definitivo, a localização das estações e principalmente no que refere ao trecho que percorrerá parte da Zona Sul da Cidade, e em face do Governo do Estado, por meio da Secretaria Estadual de Transportes e da Rio Trilhos, não ter comparecido ao convite feito pela Comissão Especial da Copa do Mundo de 2014 e dos Jogos Olímpicos de 2016 a uma Audiência Pública realizada na Câmara Municipal do Rio de Janeiro em agosto de 2010, pergunto:

1 – O Governo do Estado, ao abandonar a proposta do traçado original da linha 4, via Gávea, Jardim Botânico e Humaitá, teve algum estudo ou análise técnica que justificasse tal decisão? Não há riscos de superlotação no sistema com a proposta que se apresenta? Qual o custo estimado para o novo projeto da expansão metroviária, ligando Jardim Oceânico e Gal. Osório?

2 – É verídica a informação de que não mais será construído um Centro de Manutenção para o futuro trecho de metrô, implicando na constatação de que a bitola da futura linha será a mesma das linhas 1 e 2 (1,6 metros), e que os trens que percorrerão este trecho farão manutenção no Centro de Manutenção da Presidente Vargas, operado pela Concessionária Metrô Rio?

3 – O Governo do Estado pretende iniciar ou já iniciou estudos ou a elaboração de um projeto que possibilite a chegada do metrô a futura estação Alvorada, em data anterior aos Jogos Olímpicos de 2016?

4 – O que está se projetando para o entorno da estação Jardim Oceânico? O Governo do Estado irá construir um terminal de integração rodoviária ou para o Corredor BRT TransOeste? Em que área este terminal será edificado?

5 – O Governo do Estado garante que será construída a estação Gávea até julho de 2016, mesmo que esta não conste mais, como foi divulgado recentemente, da linha principal que ligará a estação Gal. Osório, em Ipanema, ao Jardim Oceânico, na Barra da Tijuca? De que forma se estuda a operação de trens em uma estação que não estará mais ao longo da linha metroviária principal?

6 – O que justifica a construção da estação Gávea após o acesso em "Y"? Esta estação passará a ser parte de que projeto de expansão metroviária futura?

7 – O Governo do Estado irá construir a estação N. S. da Paz, em Ipanema? Há algum estudo que aponte se os moradores, comerciantes ou pessoas que trabalhem em Ipanema sejam favoráveis ou não a construção desta estação, já que há manifestação de muitos moradores contrários a uma estação sob a praça N. S. da Paz?

8 – É verdade que o novo trecho de metrô a ser construído, não será conectado em mesma via, diretamente, na estação Gal. Osório, em Ipanema, mesmo que estudos passados apontem que as estações N. S. da Paz, Leblon e Gávea fizessem parte da proposta de expansão da linha 1? É fato que uma nova plataforma será erguida na estação Gal. Osório para a nova linha, implicando em fechar a estação provisoriamente por grande período? O Governo do Estado confirma que quem embarcar no novo trecho, seja na Barra, em São Conrado, no Leblon ou N. S. da Paz, obrigatoriamente terá que baldear em Gal. Osório, tal qual era feito antes da linha 1A, no Estácio, para acessar as estações existentes nas linhas 1 e 2?

Dessa forma, e por entender que os questionamentos apresentados são de fundamental importância para o entendimento e compreensão de matéria tão importante para o futuro da Cidade, e na certeza de que estes questionamentos



serão, na brevidade do tempo possível, respondidos por Vossa Exma., aproveito a oportunidade para apresentar protestos de elevada estima e consideração.

Cordialmente,


Vereador Carlo Caiado

DEM

2º Vice-presidente
Câmara Municipal do Rio de Janeiro