Então, a gente faz um esforço grande para quê? Para mais pessoas viajarem mais tempo? Temos que repensar isso. Repensar, as linhas todas de São Gonçalo não são pensadas nem para atender a própria São Gonçalo, atravessar de um lado para o outro é uma dificuldade. Agora aqui, Caxias-Nova Iguaçu, como é que liga Caxias a Nova Iguaçu? Vamos ver, de carro 34 Km, 37 minutos. Peguei em um domingo, horário meio dia para não ter problema de engarrafamento; de transporte público, olha para lá, 2 horas e 20min você vem para o centro da cidade e volta. Então, não é assim que a gente vai ajudar, que aquela população de Caxias, Nova Iguaçu se interligue, que ofereça mais oportunidade de trabalho ali; opções de atendimento não só de trabalho, de lazer, de cultura, de serviço, do que quer que seja. Se a solução é sempre trazer para o centro do Rio, jamais vai ser um ajudando o outro. Integração é isso, é você com o seu vizinho, não é?

Então, as decisões estratégicas têm sido feitas em desalinho com os impactos de desenvolvimento urbano. Às vezes ela resolve uma solução imediata de transporte, mas não resolve, ela vai contrária ao desenvolvimento urbano. E aí, por exemplo, Madureira, para passar de um lado para o outro de carro, 14 minutos, de transporte público é o dobro do tempo, e paga (não compreendido). Se você for de carro para quatro quarteirões, você tem que andar 1Km e meio, cruzar o viaduto, e voltar 1Km e meio. Então, o irrigar da economia de Madureira fica prejudicado, e aí ela perde força econômica, ela perde oferta de oportunidade, e ela fica mais difícil para todo mundo.

Então, a gente tem que começar repensando em linhas curtas, curtas e baratas, baratas R$0,50 centavos. Por que que eu tenho que pagar quatro reais e caqueirada para andar 3Km? Vamos pensar. Agora, se quiser continuar assim, continua, só vai perder demanda, vai perder demanda e vai perder receita. É isso o que vai acontecer. Vamos continuar rapidinho, porque senão demora muito, aqui 2 ônibus e o dobro do tempo, alto custo.

Então, as razões de mudança do padrão de viagem foram muitas, eu só falei do espraiamento, a renda que traz mais carro, o preço do combustível, o crescimento e a presença das mulheres no mercado de trabalho que é importantíssimo, muda tudo, e as viagens terminam ficando mais frequentes, mais longas, com menos ocupantes de carro, tem que sair da caixa, quebrar isso. Então, a gente tem que repensar. Olha só, esse aí é o que a gente chama de fluxos - Luiz Paulo deve saber isso de cor, as linhas de desejo, aí a cidade do Rio de Janeiro, a Região Metropolitana - vamos tirar a Cidade do Rio de janeiro e ver como é que fica? Tem vida além do Rio de Janeiro, como os atores tem vida fora da Globo. Então, se a gente não pensa nisso, a gente pensa só em trazer para o centro do Rio, nós estaríamos em desalinho, usando a música do Zeca Pagodinho, com a necessidade das pessoas. A pesquisa que foi citada aqui feita pela Setepla para o BRT da Avenida Brasil em 2011, foi apresentada na secretaria em 2010, na verdade 2009, aliás, eu estava na secretaria ainda, foi apresentada, muito interessante, muito mesmo e engenheiro gosta de número, pega aquelas tabelas de Excel e começa a examinar. Eu tive a surpresa, realmente uma grande surpresa, porque Das linhas de ônibus que vêm da Baixada Fluminense, assim como as linhas que vinham da Zona Oeste para a Central do Brasil, passando pela Avenida Brasil, elas vêm para o Centro da Cidade passando pela Avenida Brasil, 60 da demanda já tinha saltado antes de chegar na rodoviária. Então, os ônibus estavam extremamente vazios, 50 , 40 , mesmo quem vinha pela calha central, quem vinha pela lateral, na hora do pico você olhava lá a metade. Então, a gente tem que repensar isso. Quer dizer, até foi uma briga, meus colegas aqui foram testemunhas. Faziam os veículos, uma parte da frota voltar na altura da rodoviária, porque não havia menor necessidade de ir até à Avenida Rio Branco. 40 somente, você botava 100 da frota. E até hoje você chega aqui na Presidente Vargas de manhã, está cheia de ônibus, mas vai olhar e grande parte deles está vazia. Por quê? Porque a demanda já tomou outro rumo, aliás, um dado muito sério, peguei pesquisa de origem/destino e fui ao destino das viagens, motivo trabalho, para as pessoas que têm o 2º grau de formação. Sabe qual é a região mais atraente? Madureira, a grande Madureira, Inhaúma, essa região inteira. Essa região que usa transporte público, essas pessoas.

Então, temos que dar uma repensada no que a gente quer, o que a gente quer, para onde a gente quer que a cidade vá crescer. Então, a gente tem que ter como público-alvo, sim, a demanda que usa transporte não motorizado e que deveria estar no transporte pública. Essa demanda que usa bicicleta, em condições diversas, passando por buraco, rua sem iluminação, sem nada. Uma população que usa pouco transporte público por falta de dinheiro, então ele não pode ser caro, senão pula fora. E se no passado não tinha competidor, agora tem. Podem não gostar, mas tem. E usuário de transporte público de baixa renda é evitar que pule para motocicleta ou para essas outras soluções inseguras.

Então, vamos correr, deputado, senão fica cansativo.

O SR. PRESIDENTE (Waldeck Carneiro) - São 5 minutos, por favor.

O SR. RÔMULO ORRICO - Dá. Está bom. Então, o primeiro ponto de partida é reconhecer que a cidade mudou e mudar o próprio planejamento, mudar a forma de planejar. Mudou a distribuição espacial de deslocamentos. A descentralização não necessariamente colocou as pessoas mais perto do trabalho. Quando aquela fábrica que tinha ali perto do Morro do Alemão, do Complexo do Alemão fecha, ainda que ela não tivesse fechado, tivesse, por exemplo, se mudado para Caxias, muda completamente a distribuição de deslocamento. Você tem que pensar de novo a cidade.

Agora, planejar ainda nos moldes dos anos 70, sinto muito, a gente vai fazer mais do mesmo. E mais do mesmo só piora. E as camadas mais pobres têm sido enviesadas. A solução para elas é sempre limitada. Então, mais do mesmo só realimenta o problema, só aumenta a dependência dessas cidades da periferia para o Centro do Rio, não aumenta a integração dela com suas vizinhanças próximas. Tem que mudar essa lógica. Vamos acelerar aqui, deputado.

A gente tem que mexer nas redes locais de transporte público, coletivo, que é para ajudar a integração com as áreas adjacentes, para ajudar o enraizamento das atividades econômicas lá dentro, e não simplesmente sair facilitando ou jogar para longe. E reparem que a política tarifária é toda voltada para viagem longa. Integração tarifária, é tudo para facilitar a viagem longa, e é a viagem curta que precisa? Ela fica prejudicada. Não é só o usuário da viagem curta, é o comércio local que fica. Vamos em frente.

Então, adotar que o bom transporte público seja o estruturador da mobilidade. Bom, isso aqui estou repetindo, todo mundo já sabe, e aqui as bases para proposições, mudar para melhorar. Não é isso, Vicente? Não é melhorar para mudar, é mudar para que a gente melhore. Então, vamos lá. No diagnóstico a gente conclui que a gente precisa conter o espraiamento, a gente precisa fortalecer essas centralidades novas, aí posso citar alguma de memória. São Gonçalo stricto sensu, Itaboraí, Caxias os dois que tem, São Gonçalo, ... São Gonçalo, os dois centros, Alcântara e São Gonçalo, Nova Iguaçu, Mesquita. Aqui no Rio tem vários, né? Santa Cruz, Campo Grande. Tem que facilitar, interligar esses aí. Não é facilitar São Gonçalo ir para Nova Iguaçu. Isso, tá muito longe um do outro, mas São Gonçalo - Niterói, São Gonçalo - Itaboraí, Nova Iguaçu - Caxias, essas grandes áreas, se interligarem entre si, se articularem, né? Então, a gente tem que reduzir a estrutura radial de deslocamentos metropolitano. A boa, significa que a gente tem que ajudar nos deslocamentos não radiais. Não vamos atazanar o juízo de ninguém do movimento radial, mas tem que ajudar o não radial; isso a gente tem que economizar os recursos da mobilidade, que eu acho que temos coisas para fazer, E eu botei a palavra reorientar o transporte individual, porque, na verdade, tem que ser bem mais duro.

Então, vamos lá, reduziu o tempo médio de viagem, não é só o... desculpe, reduzir a distância média de viagem; é mais importante até do que reduzir o tempo porque o tempo vem junto. Então, esse é um ponto chave. Esse é um ponto chave. Aí, olha, tem uma coisa interessante, porque a gente sempre trabalhou no planejamento de transporte o seguinte: faz um ensaio sobre como é que é o futuro urbano, aí projeto transporte, mas o transporte interfere nesse futuro urbano, esse urbanismo. Então, a gente tem aqui que uma interfere na outra, inteirar isso. Aí, quem trabalha a com ciência, quem trabalha com pesquisa, e eu sou obrigado a dizer agora, deputado, se o senhor me permitir, o grave problema que está passando a pesquisa no Brasil.

O SR. PRESIDENTE (Waldeck Carneiro) - Claro.

O SR. RÔMULO ORRICO - Nesse momento, é seriíssimo o corte que eu vi hoje para 18 , apenas as verbas do CNPq, e não é verba para CNPq, é verba para pesquisa. E sem ciência não tem pesquisa, sem pesquisa não tem futuro; só tem dependência. Então, vamos lá, vamos acelerar aqui.

A gente precisa saber como é que a gente tem que trabalhar essas coisas que eu estou falando o tempo todo. Essas regiões que estão soltas, isoladas, como é que a gente mede isso? A gente andou trabalhando conceitualmente esses exemplos: enraizamento, são as viagens ali dentro; integração que o centro... a centralidade e sua vizinha imediata, pela dominância; articulação, que é, por exemplo, Niterói e São Gonçalo, é articulação entre elas duas. E dependência, que é o quê? É de São Gonçalo para o Centro do Rio. Isso é dependência. A gente tem que apoiar isso, tem que apoiar São Gonçalo e Niterói, tem que fazer o metrô, fazer o metrô enterrado, não tem que rasgar cidade, botar uma cicatriz ali em cima. Tem que ser subterrâneo o metrô em São Gonçalo. Se Ipanema tem, por que São Gonçalo não pode ter? Subterrâneo. Permitir à cidade ir de um lado para o outro.

Então, as funções da mobilidade: enraizamento e integração, já mostrei aqui para vocês. Olha aí, eu tenho um monte de projeto. Como é que eu vou ver esses projetos? Eu vou ler isso. Aumenta integração? Aumenta enraizamento? Aumenta a dependência? O que eu quero? Eu tenho que criar(?) esses projetos e sair(?). Qual é o reflexo dele no que eu quero com a cidade? Não é só por só, é ele com a Região Metropolitana. Esse projeto vai aumentar o quê? A dependência das cidades da Região Metropolitana com o Centro do Rio ou esse projeto vai articular essa cidade entre si? É isso que tem que ter. E, se não for assim, a gente ajusta para ele ser assim. Então, por exemplo, criar a linha de transporte coletivo ligando as principais centralidades entre essas e sua vizinhança. Qual é o objetivo? Aumentar a acessibilidade do local e regional. Vamos ver um caso aqui: onde tem vermelho mais forte ali são duas proposições seriíssimas, não é, Vicente? Do lado esquerdo, lá em cima, é torno do Rio Sarapuí; do lado direito, é transversal ao metrô em São Gonçalo. Temos que criar nessas duas regiões oportunidades de trabalho, e criar em cada um desses dois eixos aí um sistema de transporte público, BRT, VLT, bonde, metrô, o que seja, depende do necessário ali, do que couber. Mas, ao torno deles, você tem um projeto de desenvolvimento. Eu gostaria de que a gente pudesse ter um momento, Deputado, de explicitar claramente isso aqui, porque a questão central é criar oportunidades ali para que as pessoas não precisem, não tenham o Centro do Rio de Janeiro como primeira opção ou a Zona Sul como segunda opção. Criar oportunidade. Uma universidade pública em São Gonçalo é imprescindível, porque não vai ser fluminense lá em Niterói que vai resolver.

Então, olha a lista, aí, ao invés de fazer uma autoestrada logística que era para ligar não sei o quê com a Av. Brasil, tem um Arco Metropolitano! Nesta Região daí, apenas 11 das viagens são em automóveis, eu tenho que fazer transporte público ali, jogar os investimentos, bota escola? Bota ali. Vai botar biblioteca? Bota ali. Segurança pública? Bota ali. Hospital? Bota ali. Atender aquilo ali, fazer dali as opções, as oportunidades, e a mesma coisa é fazer do outro lado lá. Queda de braço, mas, felizmente, a gestão do Metropolitano, a Câmara endossou e eu fiquei muito feliz. Então, eu vou pular isso aqui.

Vários transversais, falta um quadro de transparência só. Então, mais outas, velocidade moderada das vias radiais, claro, já falei aqui, moderada. Se o cara quer morar longe porque não tem dinheiro, o transporte público em velocidade moderada, se quer morar longe porque quer ser ermitão? Assuma os custos de ser ermitão. A sociedade não tem que botar seu dinheiro para fazer uma autoestrada a 110 km/h, seja ermitão, é bonito, é gostoso, mas, se é minha opção, eu assumo os custos disso.

Para finalizar, aí tem várias opções, política de estacionamento nas áreas centrais, é baratinho, é mais barato do que transporte público, mas, o cara paga 150 reais no cone para o guarda de trânsito tomar conta do lugar para ele, então, vamos repensar essa história. E aí, algumas informações básicas, considerações finais são duas, essa e a próxima: mudança na economia, implica em diferentes relações de mobilidade, no tempo e no espaço.

Bom, é isso aí, que eu já falei demais, a gente tem que conter o espraiamento, avaliar os resultados finais do projetos, não apenas aqueles imediatos de transporte, aí tem que ter uma modelagem adequada de transporte e uso do solo, as duas, uma com a outra, e para isso a universidade trabalha, pensa e está o dia inteiro pensando nisso, que é para poder ajudar a tomada de decisão porque o que a universidade faz, a pesquisa que a gente faz não é para tomar decisão, é para ajudar, dar as melhores informações para quem tem autoridade, autonomia para tomar a decisão, tome. Não cabe à universidade dizer “faça isso”, ela traz as informações melhores do que ela pode, quem toma a decisão que tome a decisão.

Eu vou pular isso aqui, e esse frase do Papa Francisco que eu queria terminar com vocês porque no serviço de transporte público, “Temos que pensar nos mais pobres” e essa frase do Papa Francisco, eu acho que ela é muito importante, ok?

Muito obrigado. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Waldeck Carneiro) - Obrigado, Professor Rômulo Orrico por sua apresentação.

A Deputada Enfermeira Rejane precisa sair. Quer fazer uma saudação breve antes de sair, Deputada? Não. Obrigado.

Vicente Loureiro tem a palavra. Agradeço muito a apresentação do Rômulo, fica à disposição da comissão. Muito obrigado.

Sr Vicente Loureiro, por favor.

O SR. VICENTE LOUREIRO - Boa tarde, senhoras e senhores, boa tarde Deputado Waldeck Carneiro, demais Deputados da comissão, é um prazer estar aqui. Eu vou ser breve, acho que o Rômulo já passou bastante informações e o que eu tenho que agregar aqui são alguns conceitos muito rápidos para ajudar nessa discussão sobre a gestão desse território imantado, que é a Av. Brasil e o uso que desejamos fazer dela. A primeira coisa que eu queria observar, que eu acho importante, e saudar a comissão por essa iniciativa e por esse resultado é colocar o foco, colocar luz, sobre o ativo urbanístico de escala metropolitana indiscutível. Eu não conheço outro, talvez a Central do Brasil passe mais gente do que passe na Av. Brasil, talvez, não tenho certeza, mas, é um ativo urbanístico de escala Metropolitana, indiscutível, dos mais expressivos de toda a área urbana metropolitana do Brasil. Então, é uma escala, é um território importantíssimo. E eu queria lembrar, nessas 3 ou 4 ligeiras reflexões, alguns aqui vão se recordar também, lembrar que foi o primeiro corredor com faixa exclusiva para transporte coletivo implantado no Brasil, antes de Curitiba, foi o primeiro, nos anos 70, foi o primeiro para já ajudar, naquele tempo, a redução do tempo de viagem que as pessoas tinham no deslocamento da periferia Metropolitana, leia-se Baixada, no corredor BR-040 Baixada, no corredor da Dutra e Zona Oeste na Avenida Brasil. Então, já naquele tempo, nós inauguramos essa iniciativa tentando buscar mais racionalidade e oferecer o menor tempo de viagem para as pessoas que já daqueles anos, meados dos anos 70, já era um número bastante expressivo.

Como usuário daquele tempo, eu sou morador da Baixada e sempre tive essa relação com a cidade do Rio de Janeiro muito intensa, profissional etc, mas, naquele tempo, já era bastante intenso o pinga-pinga, não é de hoje, e o às vezes me deixa um pouco irritado, não sou muito de me irritar, mas o que me deixa irritado, é que é uma lógica posta a vida inteira e como é difícil às vezes os números veem, os números, às vezes, são expressivos, são importantes, mas, às vezes, não conseguem enxergar a dinâmica da vida. Então, aquela região da Avenida Brasil, principalmente, hoje já sofreu bastante uma degradação muito intensa, fruto dessa recessão prolongada que o país vem atravessando há décadas, às vezes com espasmo de desenvolvimento, mas uma teimosa resistência em a gente poder crescer à marcha batida, como já crescemos num passado longínquo, então, ela sofreu uma degradação importante. Mas, naquele momento, quando ele foi implantado, ali já havia uma concentração importante de ofertas de emprego e serviços, e ali já estavam o Fundão, já estava a Fundação Oswaldo Cruz, já estavam a quantidade de indústrias localizadas na Penha, na Leopoldina, a quantidade de empresas de logística localizadas em Bonsucesso e o aquele polo de comércio atacadista do Mercado São Sebastião. Então, essa já era a característica daquele tempo que apontava para a necessidade de fazer essa correção de rumo na gestão daquele território. Pois bem, mas nós, por falta do que vocês estão promovendo aqui, e eu quero saudar isso e saudar também os membros do governo do estado e das prefeituras por estarem aqui ombreados nesse esforço que é governar o que é comum, a governar o que é interesse comum e que ninguém sozinho, nenhuma autoridade do estado e nenhuma autoridade dos municípios ou nenhuma empresa prestadora de serviço, nenhuma concessionária, ninguém sozinho vai conseguir equacionar o uso desse ativo urbanístico, da maneira mais racional. Então, é muito importante esse ambiente de concertação, não tem saída, ou a gente constrói, aprimora ou nós vamos continuar incidindo nos erros, como o Rômulo citou e apontou aqui, quer dizer fazer mais do mesmo. Achar que está fazendo o melhor, buscando, às vezes, investimento pesado, mas ao fazer mais do mesmo continuando a provocar as irracionalidades que a gente tenta construir na solução. Essa equação é perversa e acho que só um ambiente efetivo de concertação vai nos ajudar.

E por que que eu digo isso? Vou dar um exemplo muito comezinho, muito concreto: nesse território estão penduradas a Ponte Rio-Niterói, a BR-040, a Dutra e a própria Avenida Brasil. E nesse território nós temos: Avenida Brasil, não se esqueçam, era uma BR, foi estadualizada e, depois, teve a gestão municipalizada por um convênio; um equívoco total de compreensão e de maneira de agir. Por outro lado, a Ponte Rio-Niterói tem uma concessão federal, a Brasil-040 e a Dutra outras duas concessões federais, todas, pelo menos nos trechos de 20km para além da Avenida Brasil, na Dutra até queimados, na Brasil-040 até Raiz da Serra e na Avenida Brasil até Campo Grande, pernas desse grande corredor ali trafegam quase que 70 de todo o movimento de carga, pessoas, de energia dessa metrópole e isso tudo está por concessão e por gestão diferente e que ninguém se entende, com todo respeito. Buscam-se, ajudam-se às vezes, colaboram, mas não se entendem, no sentido de definir o que fazer e o que deixar de fazer.

Vou dar um exemplo aqui, não quero ser grosseiro com o representante da Polícia da Rodoviária Federal, me perdoe, não é isso, mas um terreno como aquele, um ativo daquela natureza, vocacionado essencialmente para transporte, para terminal rodoviário, para isso e para aquilo, deve ter essa função. Não pode mudar de uso. Se muda de uso é porque a gente não consegue se entender. Aí a Polícia Federal está certa, está lá fazendo, está cuidando, está cuidando dos seus interesses. Mas é esse o melhor destino para aquele terreno por exemplo? Só para mostrar o quanto que a falta de um ambiente de racionalidade, de responsabilidade conjunta, compartilhada, é necessário para que a gente cuide dos ativos importantes, territoriais ou de infraestrutura, como é o caso da Avenida Brasil, de maneira mais consequente, de maneira mais ajustada, entendendo que ela muda com o tempo, que isso não é definitivo. Você desenha hoje uma circunstância e o com o tempo pode ser necessário ajustar cada vez mais a presença de viagens que não são da origem para o destino final, como era no passado, que se repetem. O número do Rômulo diz muito bem isso, 60 fazem essa trajetória; 40 não fazem, é mais ou menos isso tudo que você falou.

Então, porque mudou a economia, mudou o lugar do emprego, mudou o desejo de viagem, a gente só vai ajustando isso se a gente for capaz de construir esse ambiente de concentração.

Então aqui, em que pese... eu quero fazer uma correção, sem nenhuma ofensa também, longe de mim atacar, mas o projeto do BRT. Acho importante, sem dúvida nenhuma. Esse era o primeiro. Hoje em dia, 40 anos depois, continua sendo importante fazer, não está em discussão isso. Agora, esse projeto foi concebido no Estado de uma maneira, depois foi para o município, o município - eu quero... o Secretário que está aqui não tem responsabilidade nenhuma sobre isso - mas o município não dialogou; esse projeto foi desenvolvido sem diálogo, sem diálogo com as prefeituras, com o próprio Governo do Estado, eu estava presente, assisti isso, a dificuldade de conversar sobre isso, e foi desenhado um projeto de caráter municipal num ativo essencialmente metropolitano. Não ia dar certo, não pode dar certo. É preciso que a gente encontre e acho ótima essa necessidade, essa atitude de diálogo que vocês estão fazendo, para se construir ajustes necessários a fazer um projeto que de fato seja metropolitano, até porque 3/4 do que passa ali não é municipal, é metropolitano. Caramba, por aí, se eu estiver errando é por alguns números percentuais pequenos. Então, precisa a gente mudar.

E agora precisa de uma outra mudança também de comportamento. E aí, essa é difícil, mas eu vou insistir, porque não tem outro jeito. Não estamos falando de um corredor de transportes, estamos falando de um corredor de desenvolvimento. Se a gente não entender que isso é diferente, nós estamos no sal, como diz no interior. Corredor de desenvolvimento envolve o uso do solo, habitação, usos de atividades em terrenos impróprios federais importantes que estão ali, como o Trevo das Missões, o Trevo das Margaridas, e outros terrenos mais a oeste, algumas edificações militares que já não cumprem mais a missão porque não é mais o lugar adequado de funcionar, já mudaram para outro lugar, e são ativos que podem ter um outro destino. Tudo isso diz respeito à concepção de um corredor. O uso que vai se dar, o destino que vai se dar, onde vai se ter as paradas para fazer integração, e a integração efetiva e intermodal com a Ilha do Fundão, com a Fundação Oswaldo Cruz, com o Polo de São Sebastião. Cito alguns assim, para mostrar o quanto é importante a concepção do desenvolvimento urbano integrado. Como Aliás, preconiza hoje o Banco Mundial, o Banco Interamericano, todo mundo preconiza isso e a gente aqui ainda insiste numa visão, ou extremamente setorial ou extremamente do poder de decisão.

E o BRT da Avenida Brasil traz esse marco, ele traz, e e vocês estão esforçando para corrigir, eu quero louvar e parabenizar por isso, ele traz um marco de uma imposição da Prefeitura do Rio em relação às demais de uma solução, e uma visão setorial que é corredor de transporte e não é. Não é mais, não é só, não deve ser. Então, acho que temos a chance de fazer essas duas correções fundamentais: uma concepção metropolitana na escala que merece, o que fazer, como fazer, quais são as integrações e as articulações necessárias para que ele possa ser implantado e a outra que é de concepção, entendendo como um corredor de desenvolvimento para que ele inclusive recupere, a Avenida Brasil recupere o papel que teve como no passado, que era uma espécie de avenida do progresso. Ali residiu o progresso. Ali residiam as formas de desenvolvimento mais importantes. Muitos de nós vivemos isso nos anos 70, nos anos 80. Assistimos à Avenida Brasil que era um pouco a porta de entrada mesmo da Região da Cidade do Rio de Janeiro. Muitas empresas se estabeleceram ali, gerando emprego, gerando atividade, conjuntos habitacionais ao redor de Irajá. Teve um dinamismo muito maior e vem sofrendo um processo de degradação. Se a gente não entender que é um projeto de desenvolvimento urbano integrado o caminho para resolver a Avenida Brasil, vamos fazer mais do mesmo e vamos dar com os burros n'água no sentido de fazer investimento e ele não funcionar na proporção que poderia se a gente tivesse, no início de largada, tomado alguns cuidados.

Era isso, Deputado. Eu não quero me alongar. Eu só queria pontuar a importância dessa governança de construir. E cada momento é o momento. A gente tem que ter maturidade para isso. Cada circunstância vai levar a uma forma de concertação. Não pode ser modelo eterno: cada instância, cada momento aponta para a melhor forma de fazer essa governança, mas é absolutamente inadiável. Se a gente não construir a gente vai continuar fazendo projeto de repercussão importante na escala regional, porém sem o alcance que poderia ter, porque não conseguimos duas coisas: reunir as escalas de tomada de decisão... quer ver um exemplo do que eu estou falando? A posição das praças de pedágio influencia bastante essa possibilidade da gente fazer uma gestão do trânsito na BR-040 e na Dutra, pelo menos nesses 20 quilômetros iniciais, que são essencialmente metropolitanos. Vou dar um número para vocês: a quantidade de veículos que passa por dia na Dutra e na BR-040 no trecho metropo-

Nova Imprensa Oficial do Estado do Rio de Janeiro — Governo do Rio de Janeiro — documento assinado digitalmente
A assinatura não possui validade quando impresso.
A IMPRENSA OFICIAL DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO garante a autenticidade deste documento, quando visualizado diretamente no portal www.io.rj.gov.br.
Assinado digitalmente em Quinta-feira, 13 de Fevereiro de 2020 às 04:13:47 -0200.