ASSOCIAÇÃO DE MORADORES E AMIGOS DA FREGUESIA - AMAF
CNPJ: 21.794.317/0001-17 – e-mail: amaf@amafreguesia.org - site: www.amafreguesia.org - Redes Sociais: https://www.facebook.com/amafreguesia e @amaf_freguesia
FUNDADA em 29/10/1981 e FILIADA desde 1992 à FAMRIO – Federação das Associações de Moradores do Rio de Janeiro.

Rio de Janeiro, 29 de setembro de 2023

À Companhia de Transportes Sobre Trilhos do Estado do Rio de Janeiro - Riotrilhos
A/C: Ilmº.Sr. Presidente Rafael Machado Quaresma

ASSUNTO: TRANSPORTE SOBRE TRILHOS PARA FREGUESIA

Considerando que o objeto social dessa Companhia de Transportes Sobre Trilhos do Estado do Rio de Janeiro - Riotrilhos, Sociedade de Economia Mista, de Capital Fechado, integrante da Administração Indireta do Estado do Rio de Janeiro, vinculada à Secretaria de Estado de Transportes é planejar, projetar e fiscalizar a construção e implantação de sistemas de transporte sobre trilhos ou guiados no Estado do Rio de Janeiro, com vistas à Concessão do referido serviço público ou à formação de parcerias público/privadas – PPP e atuar como representante técnico do Poder Concedente nessas matérias;

Considerando todo o esforço do Governo do Estado do Rio de Janeiro para a melhoria do trânsito de veículos e mobilidade em toda a área metropolitana da Cidade do Rio de Janeiro;

Considerando o Plano Diretor Metroviário da Região Metropolitana do Rio de Janeiro, da Riotrilhos, onde está prevista a Linha Alvorada - Cocotá, mas que depende da expansão da linha do Jardim Oceânico até a Avenida Airton Senna e sem definição de local específico para estação que atenda a Freguesia e bairros adjacentes;

Considerando que mais uma vez a região, que abrange os bairros de Freguesia, Anil, Jacarepaguá e Itanhangá (com os sub-bairros Muzema, Rio das Pedras e Jardim Clarisse) não está contemplada nos projetos atuais de transporte sobre trilho (tanto a nível estadual, quanto municipal);

Considerando que planos de incentivo à ocupação da região da Freguesia e adjacências em anos anteriores levaram a um crescimento considerável da região, somando atualmente aproximadamente 360.000 (trezentos e sessenta mil) habitantes, de acordo com o Senso de 2010, mas que estima-se que seja bem maior com a divulgação dos dados do Senso de 2022;

Considerando que a região da Freguesia e adjacências não foram contempladas até aqui, por nenhum modal para transporte em massa de passageiros ou recebeu investimentos em transporte público de qualidade, desde sempre;

Considerando que essa região, além de populosa, conta com grandes instituições de ensino (Colégios PH, QI, Garriga de Menezes, Intelectus, Escola Canadense, Escola Americana, Primus, Pensi, Faculdades Signoreli, Cândido Mendes, Estácio de Sá, Cultura Inglesa, IBEU, entre outros), centros comerciais pujantes (Rio Office & Mall, ParkJacarepaguá, Quality Shopping, Supermercados Mundial, Prezunic, Super Market, entre outros), hospitais importantes (Hospital Geral de Jacarepaguá Cardoso Fontes, Rio`s Dor, Hospital Infantil Intermédica Jacarepaguá, Hospital da Mulher Intermédica Jacarepaguá) e centros de saúde que contribuem sobremaneira no fluxo de trabalhadores na região vindos de outros bairros;

Considerando que a última grande intervenção em transporte público ocorreu na época da Guanabara como Distrito Federal, que foi a chegada do bonde elétrico até a Freguesia na década de 1940, mesmo assim quando o crescimento da cidade ocorria por outro eixo de crescimento que vinha de Madureira-Cascadura e a região da Barra ainda era desocupada;

Considerando que uma implantação de linha de metrô contribuiria sobremaneira para a retirada de veículos das ruas congestionadas e melhoria do trânsito de acesso ao bairro, amenizando os engarrafamentos constantes, tanto na Freguesia, quanto na região do Terminal Alvorada na Barra;

Considerando que a implantação de transporte elétrico sobre trilhos está em consonância com o preconizado na Agenda 2030 (Objetivo 11, que trata de cidades sustentáveis);

Considerando que a estação de metrô do Jardim Oceânico não está bem integrada a Jacarepaguá, com trechos de longos percursos tanto na Avenida Ayrton Senna/Avenida das Américas quanto na Estrada de Jacarepaguá/Avenida Engenheiro Souza-Filho/Estrada do Itanhangá, sem conexão expressa com esse modal;

Considerando que esse trecho (Jardim Oceânico, Itanhangá, Rio das Pedras, ParkJacarepaguá - Anil, Freguesia) é curto (aproximadamente 9Km), mas de importante canalização da população residente nesses bairros com centros de emprego e lazer, favorecendo o transporte mais sustentável, e que poderia ser priorizado caso a expansão tenha que ser feita por partes;

Considerando que esse trecho de Metrô conectaria vias de grande circulação como o BRT e a Linha Amarela, na região do entorno da Freguesia;

Considerando que a integração de linha de Metrô Jardim Oceânico (Barra) até Vilar dos Teles, passando pelo Itanhangá, Muzema, Rio das Pedras, Jardim Clarisse, ParkJacarepaguá (Anil), Ituverava, Freguesia, Capenha, Pechincha, Portugal Pequeno, Tanque, Vila Valqueire, Intendente Magalhães, Marechal Hermes, Vila Eugênia, Guadalupe, Camboatá, Costa Barros, Pavuna, Praça Gil e Jardim Meriti,

que poderia ser chamada Linha Transversal, agregaria, já a partir da implantação de pequeno trecho de aproximadamente 9Km até a Freguesia, um número considerável de usuários ao sistema;

Considerando que os bairros contemplados com o percurso da Linha Transversal do Jardim Oceânico na Barra até Vilar dos Teles em São João de Meriti tiveram uma grande expansão populacional e o aparecimento de novas comunidades nos últimos anos, carentes de transporte público de qualidade;

Considerando que uma linha transversal cortando vários bairros da cidade do Rio de Janeiro carentes de transporte público de massa também contemplaria a região dos municípios de Duque de Caxias, São João de Meriti, Belfort Roxo e adjacências;

Considerando que a linha transversal proposta muito agregaria ao dispositivo de linhas atuais estabelecido de forma axial com ponto de concentração no centro da cidade do Rio de Janeiro, como previsto no Plano Diretor Metroviário da Região Metropolitana do Rio de Janeiro;

Vimos por meio deste documento solicitar ao Ilmº.Sr. Presidente Rafael Machado Quaresma a inclusão da Linha Transversal no Plano Diretor Metroviário.

Atenciosamente,

Yuri Leal de Amorim

Aprovado pela Diretoria e pelo Conselho da AMAF gestão 2023/2025
Yuri Leal de Amorim
Presidente da AMAF
amaf@amafreguesia.org
www.amafreguesia.org

ANEXO I: Dados Populacionais IBGE – 2010

Site:https://sidra.ibge.gov.br/geratabela/DownloadSelecaoComplexa/438914291

BAIRRO	POPULAÇÃO
Anil	24.172
Gardênia Azul	17.715
Freguesia	70.511
Itanhangá	38.415
Total da população direta no Percurso	150.813

Cidade de Deus	36.515
Pechincha	34.709
Tanque	37.856
Total da população incluindo adjacências	259.893

Taquara	102.126
Total da população direta, adjacências e Taquara	362.019

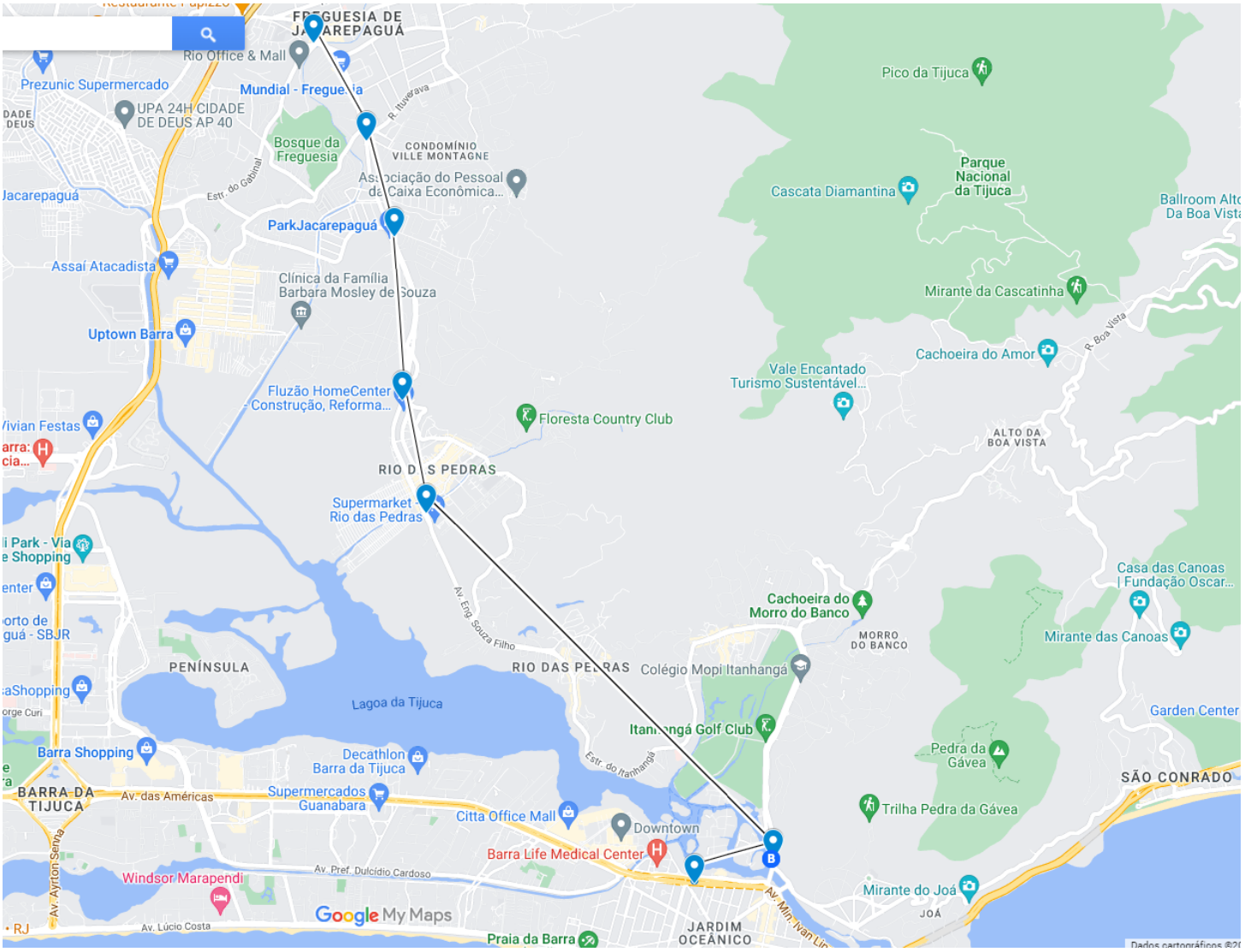
Aprovado pela Diretoria e pelo Conselho da AMAF gestão 2023/2025
Yuri Leal de Amorim
Presidente da AMAF
amaf@amafreguesia.org
www.amafreguesia.org

ASSOCIAÇÃO DE MORADORES E AMIGOS DA FREGUESIA - AMAF

CNPJ: 21.794.317/0001-17 – e-mail: amaf@amafreguesia.org - site: www.amafreguesia.org - Redes Sociais: https://www.facebook.com/amafreguesia e @amaf_freguesia

FUNDADA em 29/10/1981 e FILIADA desde 1992 à FAMRIO – Federação das Associações de Moradores do Rio de Janeiro.

ANEXO II: Mapa esquemático com estações (a partir de site Google Maps)



Aprovado pela Diretoria e pelo Conselho da AMAF gestão 2023/2025
Yuri Leal de Amorim
Presidente da AMAF
amaf@amafreguesia.org
www.amafreguesia.org

ANEXO III: Blog do Instituto Histórico da Baixada de Jacarepaguá – Problemas Sobre Trilhos.

Site: https://ihbaja.blogspot.com/2021/01/problemas-sobre-trilhos-o-sistema-de.html

Instituto Histórico da Baixada de Jacarepaguá (Ihbaja)

Home | Sobre o Ihbaja

Sobre o Ihbaja

quarta-feira, 13 de janeiro de 2021

PROBLEMAS SOBRE TRILHOS: o sistema de bondes em Jacarepaguá e os moradores descontentes

Os problemas com o transporte público em Jacarepaguá não são recentes. Todo morador da região que depende de ônibus ou BRT já teve que: 1. Acordar ou sair cedo, 2. Se acostumar com veículos lotados, 3. Pagar uma tarifa considerada cara por um serviço mal prestado, 4. Se acostumar com as constantes obras para "melhorar" o trânsito. Essa situação persiste desde a inauguração do primeiro transporte público que ligou o bairro ao restante da cidade: o bonde.

A linha de bonde inaugurada em 1875 aproximou Jacarepaguá do restante da cidade. Naquele ano foi inaugurada a Companhia Carril-Jacarepaguá com o sistema de bonde com tração animal. Em 1911, a Light comprou a companhia e se comprometeu a eletrificar o sistema até 1912. Fato que não se concretizou em sua totalidade. Em 1924, o Sr. Arthur Menezes, representante da Freguesia de Jacarepaguá na Assembleia Legislativa, protestou contra o projeto nº 83 do mesmo ano que exigiria a construção de muros (em zonas urbanas), cercas (zonas rurais) e calçadas (passeios) pelos moradores das residências cujas ruas passavam a linha de bonde. Menezes protestou pela injustiça da medida já que em Jacarepaguá o bonde que deveria ser eletrificado ainda era de tração animal. Em 1927, somente as linhas para o Tanque e Freguesia eram eletrificadas enquanto a demanda de usuários crescia vertiginosamente.

Em 1923, com o progressivo fechamento das Colônias Agrícolas da Ilha do Governador e do Hospício da Praia Vermelha, parte dos pacientes foi transferida para a Colônia de Psicopatas Homens de Jacarepaguá, à época em fase de construção (foi inaugurada em 1924). A transferência, segundo autoridades da época, realizou-se com os pacientes acorrentados nos vagões de trem até a estação de Cascadura e de lá até a Colônia através de carroças.

Um artigo publicado no "O Jornal", em outubro de 1927, abordava a falta de organização na integração dos sistemas de Trens e Bondes em Jacarepaguá, gerando transtornos graves. Uma das principais queixas eram os horários das saídas e chegadas desses transportes, pois o trem com passageiros chegava em Cascadura cinco minutos depois da saída do bonde em direção à Jacarepaguá. Com intervalos de mais ou menos uma hora entre si, o passageiro que chegava às 15h35 em Cascadura perdia o bonde que saía às 15h30, só restando esperar pelo horário de 16h30 ou ir a pé até em casa.

Para além desses problemas, os bondes eram mal conservados e não forneciam segurança adequada para os passageiros. Existem várias reportagens da época que mostram pessoas presas entre bondes, automóveis e/ou carroças, brigas entre motoristas com ferimentos por arma branca, atropelamentos de pedestres e de animais.

Na década de 1940, a linha chegava até a Freguesia ou, como diziam, "Porta d'Água". Mas esse transporte não veio acompanhado de uma infraestrutura básica para seu funcionamento. Em janeiro de 1940, uma obra da linha da Light de bondes trazia transtornos para os moradores do bairro. O largo do Tanque havia se tornado um verdadeiro campo de guerra, fazendo o ir e vir dos moradores ser um verdadeiro tormento. Um morador da região escreveu uma carta ao *Jornal do Brasil* reclamando da situação da obra e dando um panorama da situação: quebra-quebra, materiais da obra pelas ruas, sujeira e poeira, transtornos para pedestres e motoristas. Não parece uma situação atual no bairro? Em outra data, o mesmo jornal aponta um engavetamento de bondes ocorrido no mesmo largo, com vários feridos.

Jacarepaguá era, nessa época, um local cortado por sítios e fazendas com três grandes hospitais. Alguns redutos como Tanque, Pechincha, Freguesia e Praça Seca apresentavam pequenos comércios e algumas características urbanas. Em 1943, foi inaugurada a atual Avenida Menezes Côrtes ou Serra Grajaú-Jacarepaguá, para facilitar a locomoção entre a Baixada de Jacarepaguá e o restante da cidade. Dentro de Jacarepaguá também havia mudanças, os carros tornaram-se mais utilizados e os taxis rodavam pelas ruas levando gente para dentro e fora da região.

Mas para o autor da carta ao Jornal do Brasil, faltava interesse das autoridades em melhorar o serviço público de transportes. Para ele, Jacarepaguá era um lugar de beleza selvagem, e que continuava selvagem na sua infraestrutura. Ele cobrava atitudes das autoridades e mais comprometimento do prefeito da época.

Um número maior de carros passou a circular pelas ruas e, por consequência, aumentou a quantidade de acidentes. Em 1950, um taxi em alta velocidade bateu em um bonde, ferindo muitas pessoas que foram atendidas no Hospital do Meyer, localidade bem distante de Jacarepaguá. Os jornalistas aproveitaram para encher as páginas de fotos dos feridos. Era um jornalismo que vendia e vende até hoje o sensacionalismo! Os bondes foram desativados em 1964 e substituídos pelos ônibus.

Janis Cassilia

Legenda foto:

Bonde elétrico circulando no Rio de Janeiro.

Disponível em: http://memoriacarris.blogspot.com/2014/

Postado por Instituto Histórico da Baixada de Jacarepaguá (Ihbaja) às 12:36

Postagem mais recente | Página inicial | Postagem mais antiga

Top

Copyright 2010 Instituto Histórico da Baixada de Jacarepaguá (IHBAJA). All rights reserved.
Themes by Vbulletin 4.0 Convert by Bonard Afin

Autores

Instituto Histórico da Baixada de Jacarepaguá (Ihbaja)

Ver meu perfil completo

Nossos links

Boletins Informativos

Facebook

Instagram

Arquivos do blog

- 2022 (3)
- 2021 (9)
  - Novembro (1)
  - Setembro (1)
  - Agosto (1)
  - Junho (2)
  - Abril (1)
  - Março (1)
  - Janeiro (2)
    - PROBLEMAS SOBRE TRILHOS: o sistema de bondes em Ja...
    - A Escola 7-19: ter ou não ter uma escola dentro da...
- 2020 (7)
- 2019 (7)
- 2018 (6)
- 2017 (23)
- 2016 (11)
- 2015 (8)
- 2014 (8)
- 2013 (7)
- 2012 (10)

Marcadores (Tags)

Categories

Seguidores

Seguidores (47) Próxima

Seguir

Buscar neste blog

Pesquisar

Aprovado pela Diretoria e pelo Conselho da AMAF gestão 2023/2025
Yuri Leal de Amorim
Presidente da AMAF
amaf@amafreguesia.org
www.amafreguesia.org

Governo do Estado do Rio de Janeiro

Companhia de Transportes sobre Trilhos do Estado do Rio de Janeiro

Presidência

Of.RIOTRILHOS/PRESI Nº226 Rio de Janeiro, 17 de outubro de 2023

Ilmo. Sr.
Yuri Leal de Amorim
Presidente da AMAF
ASSOCIAÇÃO DE MORADORES E AMIGOS DA FREGUESIA

Prezado Presidente,

Cumprimentando-o cordialmente, vimos do presente em atenção à correspondência enviada pela Associação de Moradores e Amigos da Freguesia - AMAF (SEI nº. 60831094), que versa sobre solicitação de inclusão da Linha Transversal no Plano Diretor Metroviário, no qual apontam que a região da Freguesia e adjacências não foram contempladas, por nenhum modal para transporte em massa de passageiros ou recebeu investimentos em transporte público de qualidade, desde sempre.

Dessa forma, solicitam atenção de que os bairros contemplados com o percurso da Linha Transversal do Jardim Oceânico na Barra até Vilar dos Teles em São João de Meriti tiveram uma grande expansão populacional e o aparecimento de novas comunidades nos últimos anos, carentes de transporte público de qualidade, e de que uma linha transversal cortando vários bairros da cidade do Rio de Janeiro carentes de transporte público de massa também contemplaria a região dos municípios de Duque de Caxias, São João de Meriti, Belford Roxo e adjacências. De modo, esclarecemos que;

a) O PDM, concluído em 2017, trata-se do planejamento de longo prazo do sistema metroviário, contendo diretrizes para a sua expansão. O estudo estabeleceu prioridades de implantação de novas linhas ou trechos de linha, para os horizontes de 2025, 2035 e 2045, definidos em função do custo, impacto social e demanda.

b) De fato, o PDM não analisou a linha proposta pela AMAF. Todavia, adota-se, normalmente, um período equivalente a 10 (dez) anos para atualização de planos diretores. Consideramos, a princípio, pertinente o estudo da presente demanda desta AMAF, para a qual sugerimos que, quando da execução da atualização do Plano Diretor Metroviário vigente, seja analisada a inclusão da linha proposta para avaliação.

Ante o exposto, faço a remessa dos autos, colocando-nos, desde já, à disposição para dirimir dúvidas porventura existentes.

Atenciosamente,

Rafael Machado Quaresma

Diretor-Presidente

Documento assinado eletronicamente por **RAFAEL MACHADO QUARESMA**, **Presidente**, em 18/10/2023, às 21:14, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento nos art. 28º e 29º do Decreto nº 48.209, de 19 de setembro de 2022.

A autenticidade deste documento pode ser conferida no site http://sei.rj.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=6, informando o código verificador **61560866** e o código CRC **B9D39C57**.

Referência: Caso responda este Ofício, indicar expressamente o Processo nº SEI-100002/001234/2023 SEI nº 61560866

Av. Nossa Senhora Copacabana, 493, - Bairro Copacabana, Rio de Janeiro/RJ, CEP 22031-000
Telefone: 2333-8826/8827 - http://www.riotrilhos.rj.gov.br