

RIO

Enfim, uma obra viária

Paes apresenta projeto de nova via expressa de 26km, ligando a Barra a Deodoro

Célia Costa

Quebrando um jejum de mais de uma década, o Rio vai ganhar uma obra viária de grande porte, maior ainda do que a Linha Amarela, inaugurada em 1997. O prefeito Eduardo Paes apresentou ontem o projeto da TransOlimpica — segundo ele, a maior obra da cidade nos últimos 30 anos. A nova via expressa, com 26 quilômetros — seis a mais do que a Linha Amarela —, vai ligar a Barra da Tijuca a Deodoro. O traçado começará na Avenida Salvador Allende, na altura da Avenida das Américas, e vai até a Avenida Brasil, criando percursos que hoje até podem ser feitos, mas por estradas sinuosas, estreitas e mal sinalizadas como a do Catonho, entre outras.

Paes não revelou o custos das obras nem o valor do pedágio que vai ser cobrado dos usuários. O prefeito disse que os valores só serão divulgados no dia 11 de junho, durante uma audiência pública. Além de duas pistas com três faixas de rolamento para carros, a via terá um corredor exclusivo para ônibus, o Bus Rapid Transit (BRT), com 18 estações. A previsão é que a obra seja concluída no primeiro semestre de 2015. O edital será lançado em setembro, enquanto a assinatura do contrato e início das obras estão previstos para o primeiro semestre de 2011.

A construção da TransOlimpica é um dos compromissos firmados com o Comitê Olímpico Internacional (COI) para os Jogos de 2016, mas, segundo Paes, ela já estava sendo planejada antes de a cidade ser escolhida como sede do evento. A nova via vai ligar o Complexo Olímpico da Barra da Tijuca e a vila dos atletas ao Polo de Competições de Deodoro. O terminal do BRT em Deodoro será na estação de trens da SuperVia. A previsão é que o tempo da viagem de ônibus passe de uma hora e 50 minutos para apenas 40 minutos; e, de carro, dos atuais 55 minutos para meia hora.

Além da conexão com a SuperVia, a nova via expressa será interligada aos corredores expressos TransCarioca (Barra-Penha) e TransOeste (Barra-Santa Cruz), que prevê a construção do Túnel da Grota Funda e a duplicação da Avenida das Américas no trecho do Recreio.

Túnel passará pela Pedra Branca

- A previsão é que, só na TransOlimpica, aproximadamente 60 ônibus articulados transportem cem mil passageiros por dia. Estudos ainda estão sendo realizados para prever a quantidade de carros, mas, segundo o subsecretário da Casa Civil, Luiz Fernando Barreto, a estimativa inicial é 50 mil carros por dia. Conforme o projeto, a TransOlimpica terá 30 quilômetros de ciclovias ao longo do traçado, nas duas laterais da via, além de ciclovias alimentadoras. As estações do BRT também terão bicicletários.

- O traçado escolhido para a TransOlimpica, segundo o prefeito, sofreu mudanças para evitar que fosse necessário um grande número de desapropriações.

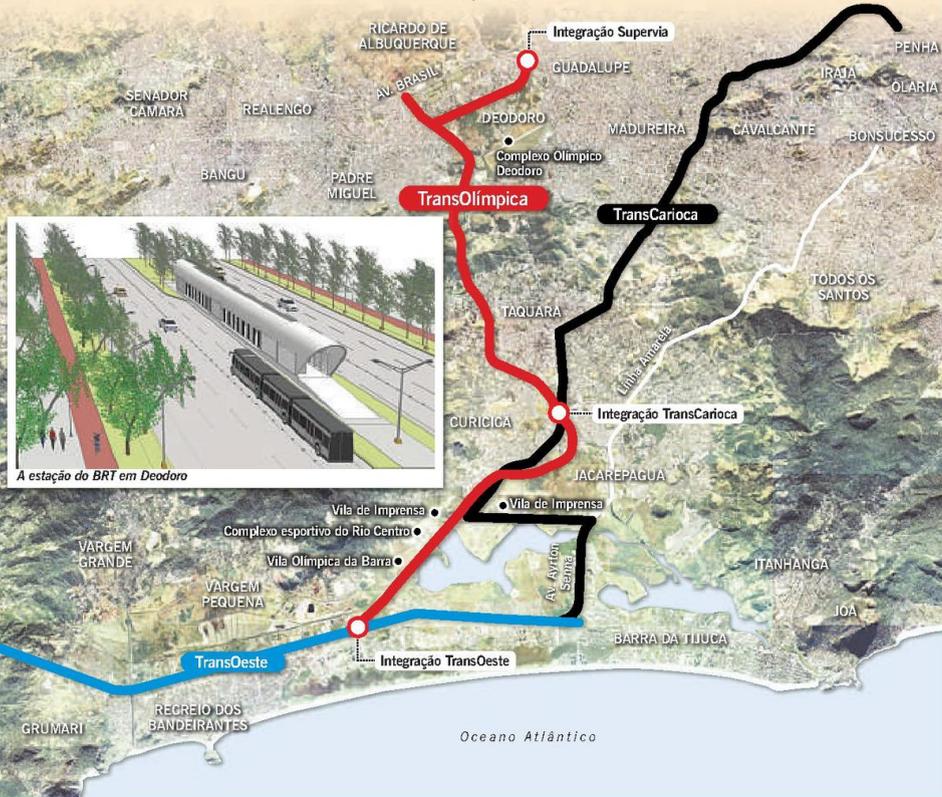
- O traçado original praticamente acabava com Curicica (sub-bairro de Jacarepaguá). O trajeto mudou e agora passa por áreas industriais, evitando desapropriações — disse o prefeito.

- Um exemplo dessa estratégia é o túnel, de quatro quilômetros de extensão em cada sentido, que será construído sob o Maciço da Pedra Branca. Ele teve o mesmo propósito porque seria preciso desapropriar um grande número de propriedades.

- A via expressa terá também viadutos, chamados "túneis falsos", pa-

SAIBA MAIS SOBRE A TRANSOLÍMPICA

- A **TransOlimpica**, que vai ligar a Barra a Deodoro, será o único corredor expresso da cidade a ser construído também com pistas para carros. Serão duas pistas com seis faixas cada uma para veículos e um corredor, nos dois sentidos, para os BRTs (ônibus articulados).
- A **TransOeste**, que prevê a construção do Túnel da Grota Funda e a duplicação da Avenida das Américas no trecho do Recreio, terá sua licitação iniciada no fim deste mês. As obras devem começar até julho.
- A **TransCarioca**, que ligará a Barra à Penha, está atrasada. As obras já deveriam ter começado. As obras já deveriam ter começado, mas foram adiadas para que o edital fosse analisado pelo Tribunal de Contas do Município (TCM).

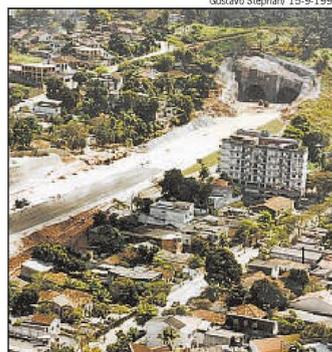


A última grande intervenção

Linha Amarela foi inaugurada cercada de polêmica

- Planejada no governo Carlos Lacerda, a última grande obra viária executada no Rio faz parte do projeto idealizado pelo urbanista grego Doxiadis nos anos 60. A construção da Linha Amarela, iniciada em 1993, foi repleta de polêmicas. Questionamentos sobre o traçado, desapropriações e críticas ambientais acabaram provocando uma batalha judicial entre empreiteiras, o que levou a Cesar Maia, quando era prefeito, a anunciar o cancelamento da obra em 1994. No mesmo ano, Cesar deu início às obras.

- Em novembro de 1997, depois de oito adiamentos e muita polêmica com o governo estadual, a via teve duas inaugurações-relâmpago em pouco mais de duas semanas: o então prefeito Luiz Paulo Conde inaugurou um trecho da Linha Amarela que faltava ser aberto ao trânsito e, assim, a via pôde ser usada em toda a sua extensão. Construída com a previsão



A LINHA AMARELA em construção, no trecho da Covaca

de receber 50 mil veículos por dia, a Linha Amarela hoje recebe mais de 300 mil por dia. Na época da inauguração, cogitou-se que a liberação às pressas (primeiro do trecho entre a Barra e o Méier) era uma tentativa de evitar que o governo estadual impedisse na Justiça a inauguração. Uma semana antes, o então vice-governador Luiz Paulo Corrêa da Rocha, por meio de notificação, avisou o Conde que a prefeitura não tinha cumprido as exigências ambientais da obra. Nas eleições de 2000, Cesar Maia (na época no PTB) e Conde (então no PFL) disputaram a paternidade da via e o Tribunal Regional Eleitoral (TRE) concedeu a Cesar a paternidade da via e lhe concedeu direito de resposta de um minuto contra Conde, que em seu programa apresentara-se como o pai da obra.

Na apresentação do projeto, um dos pontos destacados foi o acesso para veículos em geral e o transporte coletivo na região que terá o

Avenida Marechal Fontenelle.

Paes disse que espera conseguir verbas federais para as obras da via expressa. A construção da

operação do sistema de BRTs, também por 35 anos. O vencedor da licitação será responsável pela aquisição dos ônibus, pelos sistemas de

Paes sugere aparts na Zona Portuária

Simone Candia

- O problema de falta de leitos de hotéis na cidade poderia ser resolvido com a construção de apartamentos na Zona Portuária. A sugestão foi dada ontem pelo prefeito Eduardo Paes durante o lançamento do programa Rio+Hospitaleiro, que oferecerá cursos de capacitação para profissionais que trabalham diretamente no atendimento a turistas, como taxistas, garçons e recepcionistas. Além de Paes, o evento no Palácio da Cidade reuniu o secretário municipal de Turismo, Antonio Pedro Figueira de Mello, o ministro do Turismo, Luiz Barreto, e empresários do setor turístico. O Rio+Hospitaleiro vai contar com R\$ 1,5 milhão do Ministério do Turismo e, até a Copa de 2014, deve capacitar 24 mil trabalhadores.

- Não há hipótese de a cidade do Rio voltar a ter apart-hotéis na Barra e na Zona Sul, mas por que não pensar nisso na Zona Portuária? É um conjunto de possibilidades que temos que discutir, debater — disse Paes.

- Na primeira fase do programa Rio+ Hospitaleiro, serão beneficiados cerca de quatro mil pessoas, que terão 24 horas/aulas, divididas em temas como história da ci-

ra evitar impactos na região. Um exemplo é o que passará pelo Cemitério Jardim da Saudade, em Sulaçap, e seguirá pela Avenida Salustiano Silva até a Avenida Brasil.

O sistema de transporte BRT terá faixas especiais, integração com linhas de ônibus, bilhetagem fora dos veículos e plataformas com embarque em nível e acesso para deficientes físicos.

maior número de novas moradias em função dos Jogos Olímpicos e do programa Minha Casa, Minha Vida. A prefeitura prevê também que a construção da via expressa cause a inserção da região de Deodoro e Magalhães Bastos no polo de crescimento residencial e econômico. A praça do pedágio será construída na região de Magalhães Bastos, com bloqueio nos acessos para a

TransOlimpica será realizada em parceria com a iniciativa privada. O vencedor da licitação construirá a via expressa, fará sua manutenção e cuidará de sua operação por 35 anos. Além da remuneração com a cobrança do pedágio, receberá uma contrapartida mensal da prefeitura, cujo valor não foi revelado pelo preleito.

Outra licitação prevista é para a

controle, pela construção das garagens e pela construção e manutenção das estações, além da operação de todo o sistema. O valor da tarifa a ser cobrado será o mesmo do bilhete único municipal. ■

O GLOBO NA INTERNET
VIDEO Acompanhe um sobrevoo pelo traçado da nova via
oglobo.com.br/rio

dade e noções de turismo. Ao fim do curso, os alunos terão que cumprir quatro horas de visita técnica a locais como aeroportos e restaurantes.

Segundo Paes, para consolidar sua posição como principal destino de turismo e negócios no país, o Rio precisa investir na formação de mão de obra.