

Trecho do BRT Transbrasil fica pronto ainda em agosto



Renan França - O Globo

Tamanho do texto [A](#) [A](#) [A](#)

RIO - As obras do BRT Transbrasil, que ligará Deodoro ao Centro pela Avenida Brasil, viraram uma pedra no sapato de motoristas. Nem é preciso acontecer um acidente para que a passagem pela via se torne um calvário, mesmo com a criação de faixas reversíveis, a fim de tentar minimizar os transtornos. Por ali, costuma-se perder duas, às vezes, três horas em engarrafamentos. O alento é que a futura pista exclusiva para ônibus, com 23 quilômetros, começa a ganhar forma. De acordo com o secretário de Concessões e Parcerias Público-Privadas do município, Jorge Arraes, sete quilômetros do Transbrasil, na Região Portuária, poderão ser utilizados nas Olimpíadas, em agosto.

— Alguns galpões da Cidade do Samba, na Gamboa, vão funcionar como centro de distribuição de uniformes para os Jogos Olímpicos. A pista pronta para o BRT poderá, por exemplo, servir como via expressa para a família olímpica — destaca Arraes.

Na área portuária, os ônibus do BRT passarão pela Avenida Rodrigues Alves e pela Rua Rivadávia Correa, fazendo ponto final no Terminal Américo Fontenelle, ao lado da Central do Brasil. Cinco dos sete quilômetros do BRT no Porto estão prontos.

Em 2011, ao falar sobre os preparativos para as Olimpíadas, o prefeito Eduardo Paes chegou a prometer concluir as obras do Transbrasil este ano. Mas o município decidiu rever os cronogramas, sob argumento de que o impacto no trânsito poderia ser ainda maior se as obras fossem aceleradas.

O Transbrasil custa R\$ 1,4 bilhão. Desse total, R\$ 1 bilhão são financiados pela Caixa Econômica Federal, através do PAC da Mobilidade. A diferença é coberta com recursos da prefeitura. As intervenções começaram em novembro de 2014 e, até o fim do ano passado, tinham sido liberados cerca de R\$ 500 milhões para a execução do projeto, segundo informações do Tribunal de Contas do Município (TCM).

Fim das obras fica para 2017

Os outros 16 quilômetros, entre Deodoro e Caju, estão sendo executados pela Secretaria municipal de Obras. Até agora, 37% das intervenções foram executadas. A prefeitura promete que tudo estará pronto até final de 2017. No entanto, de acordo com o site do TCM, o contrato firmado com o Consórcio Transbrasil (formado pelas construtoras Odebrecht, OAS e Queiroz Galvão) informa que o prazo original para a entrega do corredor é 12 de maio de 2017.

O trecho entre o Caju e Ramos é o mais adiantado. Segundo a prefeitura, até agora foram construídos 2,6 quilômetros de pista, feita com concreto especial, por onde passará o BRT. Por ali, também foram feitas obras de drenagem, para conter os alagamentos em dias de chuva. A previsão é de que sejam implantados 20 quilômetros de galerias pluviais, ao longo da Avenida Brasil, dobrando a capacidade de captação de água na via.

— Sempre bato na tecla que os trabalhos ao longo da Avenida Brasil não se resumem à construção da pista para os ônibus. Além das obras de drenagem, vamos fazer passarelas e viadutos — diz Alexandre Pinto, secretário de Obras.

Há outros pontos onde a pista exclusiva para BRT também está pronta: na Avenida Brasil, na altura de Parada de Lucas e entre Irajá e Guadalupe.

Até as Olimpíadas não serão abertas novas frentes de obras. Segundo Pinto, a ideia é concluir os trabalhos em andamento:

— Vamos chegar em agosto com menos de 50% das obras prontas, mas seguimos com o nosso planejamento de entregar o BRT Transbrasil em 2017.

Quatro viadutos exclusivos para os ônibus articulados do BRT serão construídos. Um deles fica em Ramos, interligando o Transbrasil ao Transcarioca. A obra está em fase final. Os outros três são o de Deodoro — para ligar o Transolímpico e o Transbrasil —, o das Missões, na entrada da BR-040, e o das Margaridas, que ficará ao lado da entrada da Via Dutra. A prefeitura promete entregá-los no primeiro semestre deste ano.

Para o diretor de operações da CET-Rio, Joaquim Dinis, a pior fase das interdições de trânsito para a implantação do Transbrasil foi superada. Segundo ele, a região do Caju foi a mais complicada, pois não há nenhuma rota paralela que poderia ser usada como alternativa. Desde os primeiros dias de interdição, ocorreram reflexos na Ponte Rio-Niterói e no Gasômetro.

— Nós conseguimos fazer uma programação que montou as interdições fase a fase. Isso permitiu que as pessoas se adaptassem aos poucos — diz Dinis. — É claro que houve transtornos, mas nossos dados mostram que o tempo para atravessar a Brasil aumentou, mas não tanto como imaginávamos — completou sem dar número como comparativos.

O diretor de operações alerta, porém, que a Avenida Brasil trabalha sem margem para qualquer contingência:

— Estamos no limite. Na semana passada, uma carreta tombou na Avenida Brasil, e isso é fatal para causar um grande congestionamento. Em condições normais, poderíamos resolver o problema

rapidamente, mas hoje, com as interdições, fica muito complicado.

