

## Prefeitura define o traçado do corredor BRT Transbrasil, que terá trecho entregue em 2016

**Primeira etapa vai do Caju à Uruguaiana. Não há, no entanto, garantias de que o serviço opere até as Olimpíadas**

por Luiz Ernesto Magalhães

20/01/2015 6:00 / Atualizado 20/01/2015 8:51



Inaugurado em 1921 e localizado sob o Morro da Providência, o Túnel João Ricardo, com 293 metros de extensão, será usado apenas pelos ônibus articulados - **Alexandre Cassiano / Agência O Globo**

RIO — A prefeitura bateu o martelo e fechou o traçado do BRT Transbrasil pelo Centro do Rio. A previsão é que a primeira fase — que seguirá do Caju, via Rodrigues Alves, para a Avenida Presidente Vargas até a altura da Rua Uruguaiana, onde será construído um terminal — fique pronta no segundo semestre de 2016. Mas, sob o argumento de que se trata de uma obra complexa, não há garantias de que o serviço opere até as Olimpíadas. A segunda etapa, ligando a Presidente Vargas e o Caju pela Avenida Francisco Bicalho, ainda não tem data para sair do papel.

# OS ITINERÁRIOS DO NOVO CORREDOR

PROJETO PREVÊ CHEGADA DO TRANSBRASIL ATÉ A AVENIDA PRESIDENTE VARGAS

— TRECHO SERÁ INAUGURADO EM 2016

— TRECHO SEM DATA PARA SER EXECUTADO

A partir do futuro terminal de integração do BRT Transbrasil com o VLT, no Caju, sairá uma linha até a Avenida Presidente Vargas, via Rodrigues Alves. O túnel João Ricardo será exclusivo do BRT.

Numa próxima etapa, o projeto prevê uma ligação da Presidente Vargas com o Caju via Francisco Bicalho, passando pela Cidade Nova e pelo Sambódromo.



Fonte: Prefeitura do Rio

Editoria de Arte

. - Editoria de arte

Os dois itinerários terão como ponto de partida um futuro terminal, que será construído entre o Gasômetro e a Rodoviária Novo Rio e que servirá também como ponto de integração de uma das futuras linhas de VLT do Centro. Conforme acordo fechado com o município, o Consórcio Porto Novo — responsável pelas intervenções no Porto Maravilha numa parceria público-privada — assumiu a execução das obras da primeira etapa do BRT rumo ao Centro. Para chegar à Presidente Vargas, o corredor atravessará ainda as ruas Rivadávia Corrêa (imediações da Cidade do Samba) e Bento Ribeiro.

## TÚNEL SÓ PARA ÔNIBUS ARTICULADOS

As intervenções ocasionarão mais mudanças no trânsito do Centro da cidade, para a implantação do Transbrasil, inclusive com a proibição de circulação de carros de passeio em algumas vias. No futuro, com a conclusão do corredor, o Túnel João Ricardo, que liga a Central do Brasil à Gamboa, ficará exclusivo para o serviço de ônibus articulados.

— Na primeira etapa, a partir do terminal de integração do Caju, o Transbrasil não terá estações até chegar ao Centro, pelo Túnel João Ricardo. Os terminais Américo Fontenelle (intermunicipal) e Procópio Ferreira (municipal), nas imediações da Central, serão adaptados para receber os BRTs. O objetivo nesse caso é permitir integrar o Transbrasil com algumas linhas que operam nesses terminais e que passariam a cumprir o papel de alimentadoras. Na Avenida Presidente Vargas, haverá um novo terminal nas pistas centrais na altura da Rua Uruguaiana — detalhou o secretário municipal de Transportes, Rafael Picciani.

Localizado sob o Morro da Providência, o Túnel João Ricardo tem 293 metros de extensão por 13 metros de largura e foi inaugurado em 1921, depois de dois anos de obras. A abertura da via tinha como objetivo facilitar os deslocamentos entre a Central do Brasil e a Zona Portuária.

Há dois anos, a prefeitura chegou a anunciar que o BRT Transbrasil ficaria pronto até os Jogos Olímpicos e a incluir o projeto no site oficial Cidade Olímpica. Mas, em meio a disputas judiciais com empreiteiras, reviu os prazos e projetos, e a maior parte do traçado só será entregue em 2017.

A estimativa é que o projeto completo do Transbrasil passe dos R\$ 2 bilhões. Desse total, R\$ 1,4 bilhão estão sendo gastos no trecho inicial do corredor, entre Deodoro e Caju, que está sendo implantado. As obras, a serem executadas por etapas, começaram no fim do ano passado, nas imediações do Caju. Uma das intervenções prevê a construção de um acesso comum ao Transcarioca, com a construção de um viaduto de acesso à ponte estaiada Prefeito Pedro Ernesto, na altura de Bonsucesso.

— A expectativa é que ano que vem as obras nas imediações do Caju já estejam prontas, permitindo a integração com o traçado do Centro. Isso permitirá ainda a criação de novos serviços integrados ao BRT Transcarioca (Barra-Aeroporto Internacional Tom Jobim). Veículos articulados do Transcarioca poderão, por exemplo, seguir viagem até o Centro do Rio, caso haja demanda pelo serviço — explicou Picciani.

O subsecretário de Projetos Estratégicos e Concessões de Serviços Públicos e Parcerias Público-Privadas da prefeitura, Jorge Arraes, prevê que, em maio de 2016, boa parte da pavimentação do novo BRT no trecho do Centro esteja pronta. Ele disse que as obras começaram, mas ainda estão em fase inicial. A primeira frente de obras fica na Avenida Rodrigo Alves, na altura da Rua Cordeiro da Graça, onde foram feitas escavações para reassentar cabos de concessionárias de serviços públicos.

Já o segundo itinerário do BRT Transbrasil rumo à Cidade Nova, explicou Arraes, será tocado com recursos da própria prefeitura. O projeto ainda está em fase inicial e não tem data para sair do papel. O plano prevê a implantação de duas estações: Sambódromo e Cidade Nova, na altura do prédio da sede da prefeitura. As obras também são bastante complexas: exigirão, por exemplo, a construção de uma nova ponte na altura da Cidade Nova para ligar as avenidas Presidente Vargas e Francisco Bicalho, com uma faixa por sentido.

Os traçados de cada trecho serão independentes: conforme seu destino, o usuário poderá optar por um veículo via Central do Brasil ou Presidente Vargas. Ao todo, o BRT Transbrasil prevê a implantação de 32 quilômetros de corredores exclusivos de ônibus entre Deodoro e o Centro, por onde deverão circular 820 mil passageiros por dia.

O corredor terá 30 estações, 17 passarelas e cinco terminais exclusivos (Deodoro, Trevo das Margaridas, Trevo das Missões, Ilha do Fundão e Presidente Vargas). Em Deodoro, haverá uma integração com o futuro BRT Transbrasil, que segue até a Barra da Tijuca e o Recreio dos Bandeirantes. A conta não inclui os terminais onde haverá integração de serviços com o VLT do Centro e também as linhas municipais e intermunicipais.

### **PRAZOS DO VLT SÃO REVISTOS**

Em relação ao VLT do Centro, a prefeitura trabalha com a meta de concluir as obras das seis linhas do projeto até o fim de 2016. Dessas, a expectativa é que apenas uma esteja pronta até as Olimpíadas. Assim como no Transbrasil, os prazos foram revistos. De acordo com um cronograma que chegou a ser divulgado pelo site da Companhia de Desenvolvimento Urbano do Porto (Cdurp), a expectativa era que uma primeira linha (Francisco Bicalho-Fórum) fosse entregue já em julho deste ano, com cinco estações: Rodoviária, Praça Santo Cristo, Cidade do Samba, Praça Mauá e Avenida Rio Branco.

As outras cinco linhas do VLT do Centro, conforme o cronograma original, seriam entregues em março do ano que vem. As linhas são as seguintes: Central-Praça Mauá (Rua da América, Praça Santo Cristo, Cidade do Samba); Saara (Praça da República, Praça Tiradentes, Largo da Carioca, Praça Quinze); Central-Fórum (Marechal Floriano, Candelária, Avenida Rio Branco); Central-Francisco Bicalho (Rua da América e

Leopoldina); Praça Mauá-Francisco Bicalho (Cidade do Samba, Praça Santo Cristo, Rua da América e Leopoldina).