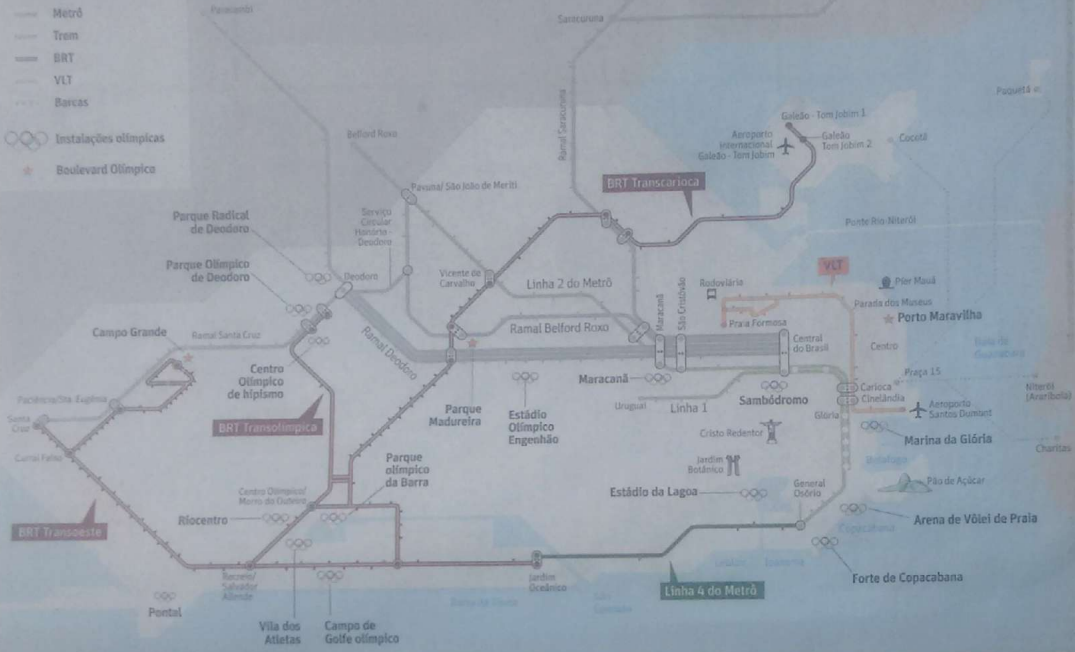
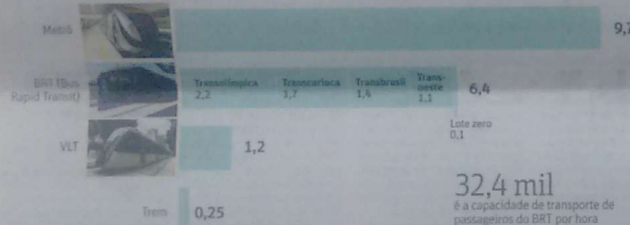


NOVO MAPA DA REDE

Investimento em transporte no Rio soma R\$ 17,5 bi



INVESTIMENTO EM TRANSPORTE, EM R\$ BILHÕES



TEMPO DE VIAGEM, EM MINUTOS

BRT	Golfe Olímpico-Jardim Oceânico	14
	Centro Olímpico-Jardim Oceânico	19
	Vila Militar-Racreoio	27
	Centro Olímpico-Vicente de Carvalho	39
Metrô linha 4	General Osório x Jardim Oceânico	13
VLT	Jardim Oceânico x Centro	34
	Santos Dumont x Praia Formosa	35

MOBILIDADE

Transporte quer ser legado de R\$ 17,5 bi

Obras na cidade incluem três linhas rápidas de ônibus (BRTs), bonde modernizado (VLT) e linha de metrô até a Barra

COLABORAÇÃO PARA A FOLHA DO RIO

A escolha do Rio como sede dos Jogos demonstrou um investimento de R\$ 17,5 bilhões no sistema de transporte coletivo da cidade. Representa a maior parte do legado de infraestrutura, tão propagado nos últimos anos pelas autoridades, que começa a ser apresentado à população.

Cabe ao município do Rio a parcela de R\$ 5 bilhões nesses gastos, correspondentes à criação de três corredores viários que somam 117 quilômetros em faixas exclusivas para os ônibus articulados e rede de BRT (Transporte Rápido por Ônibus, no sigla em inglês). São as vias Transolímpica (Barra-Aeroporto Internacional do Rio), Transolímpica (Barra-Campo Grande) e Transolímpica (Deodoro-Deodoro).

O governo federal, por meio do FAC (Programa de Aceleração do Crescimento) da Mobilidade, destinou R\$ 532 milhões ao projeto do VLT (Veículo Leve sobre Trilhos), uma espécie de nova geração de bondes, que atravessa o centro da cidade e, por enquanto, faz a conexão entre o aeroporto Santos Dumont e a rotatória Novo Rio.

Cerca de R\$ 6,25 milhões das obras do VLT foram pagos por empresas privadas.

Para o governo do Estado do Rio ficou a missão de es-

tender o metrô de Ipanema, na zona sul, até a Barra, na zona oeste.

Com 14,7 quilômetros de extensão, a nova Linha 4 representou um gasto de R\$ 8,5 bilhões para os cofres públicos. A concessionária Rio Barra, responsável pela gestão desta rede, pagou mais R\$ 1,2 bilhão.

Para entrar em funcionamento antes da Olimpíada, houve um decreto de calamidade pública assinado pelo governador Ivo Dutra do Rio, Francisco Dumoulin, em busca de recursos federais às vésperas do evento.

Após uma série de adiamentos, a inauguração do metrô está prevista para o dia 31, a cinco dias da cerimônia de abertura no estádio do Maracanã.

Além disso, a prefeitura investe R\$ 1,4 bilhão no futuro BRT Transbrasil, que não integra o legado olímpico.

POLÍTICA PÚBLICA

A profusão de gastos públicos em transporte despertou discussão entre especialistas. Para Sérgio Magalhães, urbanista e conselheiro do IAB (Instituto dos Arquitetos do Brasil), o problema está na ausência de uma política integrada de mobilidade para a região metropolitana.

Ele cita a divisão existente entre município (responsável

pelo sistema de ônibus), Estado (metrô e trem) e governo federal (transportes aéreo e marítimo).

"Seria mais eficiente investir na transformação das linhas de trem já existentes em metrô. Isso agilizará o deslocamento entre o centro e a Baixada Fluminense", disse Magalhães. "Como existe essa divisão na gestão do transporte público, a prefeitura acaba escolhendo o BRT como modal prioritário."

O engenheiro de transportes Marcos Quintella, professor da FGV, argumenta que o BRT é insuficiente para atender à demanda. "Esse sistema já nasceu sobrecarregado por ser de média capacidade."

Para Alexandre Rojas, engenheiro de transportes da Universidade Estadual do Rio de Janeiro, o BRT foi a solução viável diante do déficit de mobilidade urbana.

"O ideal seria um metrô. Mas é um projeto de bilhões e que leva tempo para implantar. O BRT foi a melhor opção considerando preço e prazo."

OPERAÇÃO NA OLIMPÍADA

Durante os Jogos, o novo trecho do metrô (Ipanema-Barra) e os três corredores de BRT serão inaugurados por meio de uma Parceria Público-Privada (PPP) firmada entre o município e a concessionária Porto Novo. Pelo contrato, a empresa fica responsável por todas as obras e serviços nos 5 milhões de metros quadrados da região, como coleta de lixo, iluminação pública e asfaltamento.

Uma das maiores apostas da prefeitura em termos de divulgação do projeto foi a construção da Orla Conde, trajeto de 3,5 quilômetros à beira-mar, ligando o Armazém 8 do cais do porto à praça da Misericórdia, no centro.

O espaço revitalizado inclui a praça Mauá, inaugurada em setembro e onde está o Museu de Arte do Rio e o Museu do Amanhã. O último trecho, na altura da Candelária, tem previsão de entrega para neste mês.

Durante os Jogos, a orla será transformada no Boulevard Olímpico, com transmissão das competições, shows e atividades artísticas.

A programação será gratuita, semelhante à Eiffa Fan Fest, arena montada na praia de Copacabana durante a Copa do Mundo de 2014.

Ainda como parte da estratégia de promoção da nova área, a prefeitura decidiu que a pista olímpica ficará aberta em frente à Candelária, próxima à baía de Guanabara e não no estádio olímpico, como manda a tradição.

FALTAM RESIDÊNCIAS

A expectativa da prefeitura é que, com as obras de reformulação do porto, o número de moradores da região suba de 32 mil para 100 mil em até 15 anos.

A realidade, no entanto,

tem se mostrado adversa: num cenário de crise econômica, investidores enfrentam desafios para adensar a região.

Um dos maiores projetos previstos, o Porto Vida Residencial (1.330 apartamentos), está parado. Segundo a Porto 2016 Empreendimentos Imobiliários, responsável pela construção, "o projeto e o cronograma de obras estão sendo readequados".

Vice-presidente do Secovi-Rio (Sindicato da Habitação), o economista Leonardo Schneider diz que os projetos residenciais só deverão ser retomados depois que a recessão econômica passar.

"As construtoras retraíram e deixaram os projetos residenciais para um segundo momento. Quanto aos empreendimentos comerciais, muitos ficaram prontos e estão vazios, esperando ocupação. Ainda não há demanda para suprir essa oferta."

Para o presidente da Cdurp (Companhia de Desenvolvimento Urbano da Região do Porto, ligada à prefeitura), Alberto Silva, a demora já era esperada.

"Nos sofremos os efeitos da crise econômica. Pode ser que tenda um pouco, mas é importante entender que a lógica do desenvolvimento da ocupação tem um ritmo diferente da urbanização." (A)