

FOTOS DE MARCOS TRISTÃO



As escavações do túnel de serviço da Linha 4 do metrô, na Barra: pouco a pouco, as máquinas avançam por dentro da Pedra do Focinho do Cavalo, que faz parte do Maciço da Tijuca, em direção à Zona Sul (fotos do alto)

PASSAGEM PARA O TRANSPORTE DE MASSA



BRTs, bilhete único e ampliação do metrô deslancham, mas ainda estão longe de resolver os gargalos do trânsito



A estrutura do viaduto que começa a ser erguido no cruzamento das avenidas das Américas e Salvador Allende, parte do projeto do BRT Transoeste



Numa cidade com uma frota de dois milhões de veículos — média de um para cada três habitantes —, o desafio é tirar do papel os projetos que estimulem o cidadão a deixar o carro em casa e privilegiar o transporte coletivo. O primeiro passo foi dado com a implantação do bilhete único nas linhas municipais, no início deste mês. Mas, de todas as obras de infraestrutura para privilegiar o transporte de massa e não o individual e preparar o Rio para as Olimpíadas, apenas duas começaram. E mesmo assim apenas em alguns trechos: a Linha 4 do metrô e o Transoeste, linha de BRT (faixas segregadas para ônibus articulados) ligando a Barra a Santa Cruz e Campo Grande. Curiosamente, nenhuma dessas obras constava do caderno de encargos entregue pela candidatura do Rio ao COI. O Transoeste, que deve ficar pronto até 2012, se interligará com a futura Linha 4 (Barra-Zona Sul) do metrô e com a Linha 1 (Gávea-Ipanema), cujo traçado ainda não está definido. Contratada pelo estado, a Fundação Getúlio Vargas (FGV) termina até o fim do primeiro semestre de 2011 os estudos que definirão o orçamento e as etapas de implantação do metrô. O custo estimado inicialmente é de R\$ 4 bilhões, mas o secretário estadual de Transportes, Júlio Lopes, diz que o orçamento final ainda dependerá de uma série de decisões

técnicas, como a localização das estações. Por enquanto, os trabalhos se concentram na escavação de um túnel de serviço no Jardim Oceânico. As escavações iniciadas em março já abriram 350 metros na rocha. A previsão é concluir esta fase até o Natal. — O que temos é a meta de inaugurar o metrô para as Olimpíadas. Agora, existem alternativas que implicam mais ou menos gastos com o projeto. Uma série de coisas tem que ser avaliada, inclusive o custo-benefício no longo prazo. Se vamos ter todo o sistema automatizado desde o início da operação ou não. Outra coisa é como conciliar a operação da linha com a falta de cultura do usuário de fazer integrações — comenta Lopes. O engenheiro Marcos Vidigal, representante da Odebrecht no consórcio de empresas responsável pela implantação da Linha 4, destaca que a execução das obras na Zona Sul será um desafio, por atravessarem bairros muito adensados: Gávea, Ipanema e Leblon. — Boa parte das escavações podem ser feitas sem interromper o trânsito, com máquinas apropriadas para isso (tatuzões). Mas os transtornos serão inevitáveis quando tivermos que começar a construir as estações. Neste caso as obras têm que ser feitas a céu aberto, porque os serviços são feitos de baixo para cima, com a construção das paredes da estação — explica.

A implantação da Linha 4 dependerá ainda da compra de novos trens para o sistema, que estão sendo fabricados no exterior. No caso dos quatro BRTs projetados pela prefeitura (além do Transoeste, as ligações Barra-Deodoro, Barra-Aeroporto Tom Jobim e corredor da Avenida Brasil), os veículos já existem no mercado brasileiro. A licitação das linhas de ônibus realizada pela prefeitura para operar o sistema e implantar o bilhete único já prevê que os quatro BRTs serão operados pelos consórcios vencedores da concorrência. O diretor-técnico do Sindicato das Empresas de Ônibus do Rio, Otacílio Moneiro, porém, destaca que o setor público também terá que cumprir o seu papel para garantir o sucesso da operação. Ele observou que carros articulados exigem vias em bom estado de conservação. — Esses coletivos tem um sistema de suspensão mais baixo que os veículos comuns. Se a via estiver esburacada, as quebras serão maiores. Em Belo Horizonte, por exemplo, a operação desses veículos enfrentou problemas por causa das características das vias. Boa parte das vias tem canaletas para escoar as águas. Os carros articulados batiam nessas canaletas e quebravam — conta Otacílio. Alguns cronogramas na área de infraestrutura de trânsito e de transportes ainda estão indefinidos. Um deles é se sairá mesmo do

papel a proposta de alargamento da Avenida Niemeyer para melhorar o trânsito entre a Barra e a Zona Sul. O projeto, se sair do papel, não deve ser executado antes de 2013. A possibilidade de adotar rodízio de placas ainda não está descartada. Das 20 faixas exclusivas para ônibus na cidade em planejamento apenas uma tem data prevista para sair do papel: ela deve ser implantada em janeiro, na Avenida Nossa Senhora de Copacabana. De qualquer forma, o secretário municipal de Transportes, Alexandre Sansão, e a presidente da Companhia de Engenharia de Tráfego (CET-Rio), Claudia Secin, destacam que nem todas as soluções para melhorar a circulação viária no Rio passarão por grandes intervenções. — Não adianta implantarmos projetos apenas para atender aos Jogos Olímpicos ou à Copa do Mundo. Estamos trabalhando sempre pensando no legado. Muitas vezes, a melhor solução pode estar em reforçar a operação de trânsito. Isso é possível com o uso mais intensivo de painéis informativos, por exemplo — diz Claudia.