

GUIA CULTURAL

RIO DE JANEIRO

Mobilidade urbana

A implantação dos corredores BRT e BRS já traz menos tempo no trânsito e mais qualidade de vida para os cariocas

câmara cultura
Ano IX
Nº 19



Novos trilhos do Metrô

AS OBRAS DA LINHA 4, QUE VAI LIGAR IPANEMA À BARRA EM 15 MINUTOS, ESTÃO A TODO VAPOR

Porto Maravilha

OPERAÇÃO INÉDITA RENOVA A REGIÃO E A CONCEPÇÃO DE SISTEMA VIÁRIO COM O VLT



*Melhor do que conhecer
o litoral da Bahia
é conhecer o melhor
do litoral da Bahia.*



Em uma área de 5 mil metros quadrados, contando com 7 apartamentos e 2 chalés, na beira do rio e do mar, a Pousada Marina de Boipeba oferece todo conforto que você merece, e também passeios para praias, piscinas naturais, caminhadas pela mata atlântica e ao redor da ilha. No verão, entre dezembro e fevereiro, o Restaurante L'Anкора abre para o jantar, com cardápio de massas e molhos preparados por Marina Fiacchi, com os sabores do Norte da Itália, aprendidos com sua avó e sua mãe, conhecidas em Bolonha pela excelência culinária. Venha se encantar com a Pousada Marina de Boipeba.

Saiba mais no site www.pousadamarinadeboipeba.com.br





Câmara de Cultura

Ano IX nº 19 – ISSN Nº 2177-6296-019

Tel.: Rio de Janeiro (21) 2487-4128

Tel.: Mangaratiba (21) 2780-2055

Cels.: (21) 985-491269 – 98197-6313 – 99478-9991

cultura@camaradecultura.org

www.camaradecultura.org

O Guia Cultural Rio de Janeiro não se responsabiliza pelos conceitos e opiniões em matérias e artigos assinados.

Regina Lima

Diretora Executiva

MTB Nº 31.401/RJ

Marta Souza Lima

Diretora Adjunta

MTB Nº 31.982/RJ

Cida Farias

Editora

MTB 18.306/RJ

Bianca Alighieri

Redatora

DRT 2371/BA

Sidney Ferreira

Editor de arte

Henrique Cortez

Revisor

MTB Nº 31.402/RJ

Tiragem desta edição

20.000 exemplares

O Guia Cultural Rio de Janeiro é uma publicação da Câmara de Cultura



Foto de Capa
Daniel Basil (11/09/13)
fotospublicas.com

ÍNDICE

Rio Bike	4
BRT	6
BRS	12
Porto Maravilha	20
Metrô Rio	26
Corredor Cultural	32



MOBILIDADE EM ACELERAÇÃO

Sede de grandes eventos internacionais, como a conferência Rio + 20, em 2012, a Copa do Mundo de 2014 e as Olimpíadas de 2016, a cidade do Rio de Janeiro se tornou a principal vitrine do Brasil para o mundo. Nesse cenário, a questão da mobilidade surge como um dos grandes desafios às políticas urbanas e ambientais, por conta dos crescentes congestionamentos que diminuem a qualidade de vida da população, tanto pelo aumento da poluição do ar quanto pelo tempo perdido no trânsito. Como resposta, novos projetos: da tradicional bicicleta, passando pelos corredores expressos e a nova linha do Metrô Rio.

O sistema BRT (Transporte Rápido de Ônibus) já é uma realidade na cidade. Mais de meio milhão de cariocas passam menos tempo no trânsito, uma redução em torno de 40%. O BRT Transoeste, que liga a Barra da Tijuca aos bairros de Santa Cruz e Campo Grande, foi o primeiro corredor expresso a ser inaugurado de uma série de quatro (Transoeste, Transcarioca, Transolímpica e Transbrasil) e de um investimento de mais de R\$ 6 bilhões até 2016. A implantação do sistema de corredores exclusivos para ônibus BRS (Bus Rapid Service ou Serviço Rápido de Ônibus) já tem mais de 47,3 km de faixas preferenciais em diversos bairros. O conjunto de medidas para caracterizar o BRS precisou contar ainda com a racionalização das linhas, o escalonamento dos pontos de parada e um eficaz sistema de informação ao usuário.

As obras da Linha 4 do Metrô Rio estão a todo vapor. São 16 novos quilômetros, que vão ligar Ipanema à Barra da Tijuca, um trajeto que será feito em 15 minutos e por 300 mil pessoas por dia. E, para completar, a operação inovadora do Porto Maravilha traz uma nova concepção de sistema viário, que inclui 28 km de vias para o Veículo Leve sobre Trilhos (VLT), ciclovias e ruas para passagem exclusiva de pedestres. Para você conhecer esses projetos que estão mudando o modo como os cariocas se deslocam pela cidade, preparamos uma edição especial do Guia Cultural com detalhes sobre a nova mobilidade urbana do Rio de Janeiro. Boa leitura!



BICICLETA

Amiga da saúde e do trânsito

Hoje, a *bike* faz parte do planejamento estratégico de mobilidade do Rio de Janeiro. Além de trazer benefícios para o corpo e o meio ambiente, pedalar nas grandes cidades também é uma forma de integração ao sistema de transportes públicos.

Pesquisas no mundo inteiro mostram que quanto mais se pedala, mais seguro é o trânsito de uma cidade. Amiga também da saúde, a bicicleta, além de ser sustentável, tem se tornado o meio de transporte mais rápido nas áreas urbanas para o deslocamento em pequenos percursos.

Durante a Conferência Cidades Verdes de 2013, promovida pelo jornal *O Globo*, no Rio de Janeiro, destacou-se a importância do uso de bicicletas integrado ao sistema de transportes públicos, como parte do planejamento estratégico de mobilidade no município. Segundo dados da Secretaria Municipal de Meio Ambiente, diversas parcerias foram buscadas para que o ciclista tenha onde deixar sua bicicleta, com uma implantação de cerca de três mil bicicletários.

Bike Rio: laranjinhas conquistam cariocas

Inaugurado em 2011, o Bike Rio é uma parceria entre a Prefeitura, a Samba/Serttel e o Itaú Unibanco, que tem como obje-

tivo oferecer à cidade uma opção de transporte não poluente e de mobilidade urbana para percorrer pequenas distâncias. Inicialmente, o projeto contava com 600 bicicletas, distribuídas nos bairros de Copacabana, Ipanema, Leblon, Lagoa, Jardim Botânico, Gávea, Botafogo, Urca, Flamengo e Catete.

Diante dos bons resultados alcançados com as “laranjinhas” — como as bicicletas são chamadas pelos cariocas —, o Bike Rio continua em expansão. Em março deste ano, foi inaugurada a estação MAR (Museu de Arte do Rio), iniciando a nova fase do projeto que vai incluir mais 20 estações.

A estimativa é de distribuir cerca de 2.600 bicicletas, levando o projeto a todas as regiões da cidade. Além do Centro, Zona Norte e Zona Oeste. As estações funcionam das 6 às 22h, com cada ciclista podendo usar as bicicletas quantas vezes quiser, desde que respeite as regras de utilização do programa, mediante pagamento mensal de R\$ 10 ou diário de R\$ 5.

Fonte: www.movesamba.com.br/bikerio e jornal *O Globo*.



Conheça a biografia
de Salvador Dalí
pelas suas obras.

Salvador Dalí



1923



1933



1976

1926



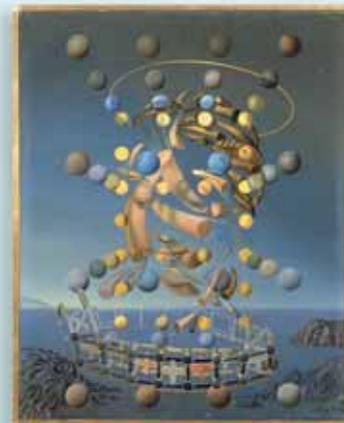
1931



1936



1954



Um dos artistas mais admirados do mundo na maior retrospectiva já vista no Brasil.
A exposição mostra a trajetória de Salvador Dalí, incluindo documentos
e livros da sua biblioteca particular.

bb.com.br/cultura



SAC 0800 729 0722

Ouvidoria BB 0800 7295678

Deficiente Auditivo ou de Fala 0800 729 0088



Até 22 de setembro de 2014,
no CCBB Rio de Janeiro

Entrada franca

Rua Primeiro de Março, 66 - Centro.

Organização



Apoio Institucional





BRT

Rapidez no trajeto e mais qualidade de vida

Além dos corredores Transcarioca e Transoeste, que já beneficiam milhares de cariocas, outros dois serão entregues até 2016. Mas esse projeto vai além de corredores expressos e envolve outras intervenções na mobilidade da cidade.

Desde que o corredor expresso do BRT Transcarioca foi inaugurado, o farmacêutico André Rezende de Carvalho, que mora na Ilha do Governador e trabalha na Barra da Tijuca, sabe exatamente o tempo que levará do trabalho para casa. Antes, esse retorno era uma incógnita, já que o farmacêutico, assim como outros milhares de cario-

cas, era refém do trânsito da Linha Amarela, que em horários de picos tem uma velocidade que pouco ultrapassa os 30km/h. André não é o único beneficiário do sistema BRT (sigla para Transporte Rápido de Ônibus), hoje, quase meio milhão de cariocas passam menos tempo no trânsito graças a esses corredores expressos. A redução no tempo de



RICONIBUS



TÂNIA REGO/AGÊNCIA BRASIL

O BRT Transcarioca liga a Barra da Tijuca (Terminal Alvorada) ao Aeroporto do Galeão, na Ilha do Governador. São 39 km de extensão, mais de 18 bairros beneficiados, 47 estações e cinco terminais (Alvorada, Fundão, Tanque, Taquara e Madureira).



GOV.BR

Iniciativas ajudam a reduzir as emissões de gases poluentes

Que o transporte público de massa ajuda a reduzir a emissão de gases tóxicos e, conseqüentemente, evita o crescimento do efeito estufa não é novidade. E também sabemos que os trens e metrô mostram-se como as melhores alternativas de mobilidade urbana sustentáveis. Por isso, quando o projeto BRT foi lançado, muito se questionou sobre a emissão de gases poluentes promovida pelos ônibus articulados, também chamados de ligeirões.

Segundo a Secretaria Municipal de Transportes (SMT), os ônibus BRT são abastecidos com diesel S10 B6. A sigla B6 indica a mistura de 6% de biodiesel, óleo de origem renovável em adição ao combustível fóssil. Além disso, esse diesel tem teor de enxofre máximo de 10 ppm (partes por milhão) e utilizam motores que seguem as normas EuroV com redução de NOx (número de oxidação) em 60% e de 80% nas emissões de partículas.

Também conta a favor dos BRTs o fato de que cada um transporta três vezes mais passageiros que os ônibus comuns. E, segundo a SMT, a Prefeitura está racionalizando as linhas e itinerários nas áreas de atuação dos corredores expressos. Quando o BRT Transcarioca estiver operando totalmente, por exemplo, haverá uma redução de 50% da frota de ônibus convencionais. Isto, de acordo com a Secretaria, quer dizer que os veículos articulados do BRT irão reduzir as emissões totais de gases de efeito estufa, já que sua utilização e integrações com os demais sistemas de transporte de massa da cidade vão permitir racionalizar e otimizar os serviços com efetiva redução de veículos em circulação.

Ainda segundo a SMT, seis ônibus articulados que circulam no BRT Transcarioca fazem parte do programa BRT+Verde e são abastecidos com o AMD100, um combustível 100% renovável e livre de enxofre, que substitui o diesel (feito a partir da cana de açúcar) sem exigir alterações nos motores. Os modelos BRT+Verde vão rodar seis meses com o combustível ecológico, após esse período técnicos irão avaliar seu desempenho e emissões.

Além disso, os programas Selo Verde, Economizar e Despoluir, mantidos em parceria com instituições públicas e privadas, vistoriam tanto a frota BRT como os cerca de 8.700 ônibus comuns regularmente. Os veículos são submetidos a aferições para verificar se estão dentro dos padrões ambientais exigidos por lei. De acordo com a SMT, o índice de aprovação tem sido superior a 96% e os veículos reprovados só retornam às ruas depois de passarem por nova vistoria.



GOV.BR

viagem proporcionado pelo BRT é algo em torno de 40%, isso significa deslocamentos mais rápidos e qualidade de vida para a população.

O BRT Transcarioca, usado por André, foi o segundo a ser inaugurado de uma série de quatro corredores (Transoeste, Transcarioca, Transolímpica e Transbrasil) e um investimento de mais de R\$ 6 bilhões até 2016, ano das Olimpíadas, quando todas as obras estarão concluídas, segundo a Secretaria Municipal de Transportes (SMTR). Até o momento, já foram investidos R\$ 2,8 bi em mobilidade urbana nas construções dos corredores expressos desde 2010. Ainda para 2014, o planejamento da Secretaria Municipal de Obras (SMO) prevê a execução de mais R\$ 1,1 bi para as referidas obras.

Da Barra à Zona Oeste

O primeiro corredor BRT inaugurado foi o Transoeste, com 52 km de extensão, que liga a Barra da Tijuca, a partir do Terminal Alvorada, aos bairros de Santa Cruz e Campo



Grande. Segundo a Secretaria Municipal de Transportes, o corredor reduziu o trajeto em 40% e beneficia 150 mil passageiros por dia. Até 2016, o BRT Transoeste vai ganhar uma extensão, indo até o Jardim Oceânico, no início da Barra da Tijuca, fazendo integração com a linha 4 do Metrô (ainda em obras). Com isso, serão mais seis quilômetros de extensão e um total de 230 mil passageiros por dia.

Mais conforto para turistas e cariocas

Desde junho deste ano, quem chega ao Rio de Janeiro pelo aeroporto Internacional Antônio Carlos Jobim, o Galeão, tem mais uma opção para se deslocar até as áreas mais centrais da cidade com a entrega do corredor BRT Transcarioca, que liga a Barra da Tijuca (Terminal Alvorada) e o Aeroporto do Galeão. Ao longo de 39 km, são mais de 18 bairros beneficiados, 47 estações e cinco terminais (Alvorada, Fundão, Tanque, Taquara e Madureira). Segundo a SMT, espera-se que o BRT Transcarioca reduza em 60% o tempo

de viagem gasto. O trecho Alvorada-Tanque, que antes era feito em aproximadamente 1h15, com o serviço expresso é possível realizar a viagem em apenas 35 minutos no horário de pico na parte da tarde, de acordo com a Secretaria.

Hoje, o Transcarioca transporta 70 mil pessoas, mas a previsão é de que 320 mil pessoas utilizem o corredor todos os dias. E com a chegada, em setembro, de dois superônibus biarticulados, muito mais cidadãos poderão ser transportados. Esses gigantes possuem 28 metros de comprimento e poderão transportar até 270 passageiros, quase quatro vezes a capacidade de um ônibus comum. São os maiores já construídos no Brasil, incumbência que ficou a cargo da Volvo. Carros semelhantes circulam em Curitiba, São Paulo e Bogotá (na Colômbia). Aos poucos, as estações vão sendo entregues à população e a mais recente é a Estação Porto da Portela, em Madureira, com expresso das 5h às 23h e o parador com 24 horas. A previsão da SMTR é de que todo o sistema esteja completo até o fim do semestre.

Mais fluidez nas Olimpíadas

Ele vai ligar os dois principais polos de competições da cidade: Deodoro e Jacarepaguá, onde acontecerá a maior parte das provas dos Jogos Olímpicos de 2016, por isso, não poderia ter outro nome, senão, BRT Transolímpica. Serão 23 km de extensão ligando a Barra da Tijuca à Deodoro – região onde serão realizadas as competições de Hipismo, Ciclismo – Mountain Bike e BMX, Pentatlo Moderno, Tiro Esportivo, Canoagem – Slalom, Hóquei e Esgrima – além de três modalidades paraolímpicas: tiro esportivo, hipismo e esgrima em cadeira de rodas.

O BRT Transolímpica vai cortar bairros importantes como Magalhães Bastos, Curicica e Sulacap. O projeto, estimado em R\$1,5 bilhão, terá 18 estações, além de dois terminais. O corredor não terá sinais de trânsito o que é decisivo para transformar uma viagem de 1h50 para apenas 40 minutos, conforme a SMT. Quem pegar o corredor expresso Transolímpica poderá fazer ligação com a Transcarioca, na Taquara, e com a Transoeste, no Recreio dos Bandeirantes, além de se interligar a outros modais, como os trens da Supervia, no bairro de Deodoro. Espera-se que 70 mil cidadãos se beneficiem do BRT Transolímpica e que seja um dos principais meios de transporte durante a Rio 2016.

Para fechar o ciclo de mobilidade urbana motivado, principalmente, pelas Olimpíadas, está previsto o corredor BRT Transbrasil, ligando Deodoro ao Centro da cidade. O investimento é de cerca de R\$ 2 bilhões, segundo a SMT, e o trajeto irá beneficiar 820 mil passageiros por dia. Serão 33 estações, incluindo cinco terminais (Deodoro, Margarida, Missões, Fundão e Centro). São 32 km de extensão que devem reduzir em 40% o tempo gasto do trajeto. A expectativa é de que o corredor Transbrasil também esteja pronto a tempo para as Olimpíadas.

Obras pelo trajeto

Se somarmos toda a extensão dos corredores expressos BRT, temos nada menos do que 154 quilômetros de via exclusiva, agilizando o deslocamento dos cariocas dos pontos mais afastados da cidade até bairros centrais, seja usando apenas o BRT ou fazendo baldeações nas estações de metrô ou trem. Contudo, o projeto contempla mais do que esses corredores. Transoeste, Transcarioca, Transolímpica e Transbrasil são, na verdade, grandes projetos de mobilidade urbana, que incluem construção de viadutos, túneis e passarelas.

O trajeto da Transbrasil, por exemplo, terá duas pistas de três faixas cada, sendo uma exclusiva para o BRT – este foi um dos compromissos assumidos com o Comitê Olímpico Internacional. O projeto também prevê a duplicação de vias im-



GOV.BR

O BRT Transolímpica vai cortar bairros importantes como Magalhães Bastos, Curicica e Sulacap. O projeto, estimado em R\$ 1,5 bilhão, terá 18 estações, além de dois terminais.

portantes na Zona Oeste do Rio de Janeiro, como Avenida Salvador Allende e as estradas de Curicica e do Guerenguê, em Jacarepaguá. Haverá ainda, a abertura do Túnel Maciço da Pedra Branca, com 1,7km (ligando Taquara e Sulacap) e a construção de 16 pontes e viadutos.

A Transcarioca também reúne um número expressivo de obras de infraestrutura inauguradas entre maio de 2012 e junho de 2014, que beneficiam não só quem anda de BRT, mas também motoristas, pedestres e usuários do sistema de ônibus. Entre as principais estão Mergulhão Clara Nunes (Campinho), Mergulhão Billy Blanco (Barra da Tijuca), ponte sobre o canal do Fundão, ampliação do viaduto Negrão de Lima (Madureira) e João XXIII (Penha), as pontes estaiadas Dom Eugênio Salles (Barra da Tijuca) e Prefeito Pereira Passos (Ilha do Governador), viaduto Pedro Ernesto (Ramos) e a ampliação do Terminal Alvorada.

E na construção da Transoeste o destaque foi o túnel da Grota Funda, com 1,1 km, que liga o Recreio dos Bandeirantes à Guaratiba. O trajeto que antes levava meia hora pela Serra da Grota Funda hoje dura entre dois e três minutos.



GOV.BR

Mobilidade pede integração

Com o Bilhete Único Carioca (BUC), os usuários do BRT podem fazer integração com ônibus convencionais pagando apenas uma passagem no valor de R\$ 3. Também é possível fazer integração com o trem e utilizada o BUC pagando o valor de R\$ 4,35. Quem utiliza o BRT Transcarioca, pode fazer integração com a estação do metrô de Vicente de Carvalho.

Os números do BRT

BRT TRANSOESTE (atualmente)

Ligação: Barra da Tijuca (Terminal Alvorada) – Santa Cruz e Campo Grande

População beneficiada: 150 mil passageiros por dia

Estações e terminais: 55 estações e dois terminais (Alvorada e Campo Grande), além de uma estação dupla (Santa Cruz)

Extensão: 52 km

Redução do tempo de viagem: 40% do trajeto

Com o trecho que vai até o Jardim Oceânico, na Barra da Tijuca:

Ligação: Barra da Tijuca (Jardim Oceânico) – Santa Cruz e Campo Grande

População beneficiada: 230 mil passageiros por dia

Estações e terminais: 62 estações e quatro terminais (Jardim Oceânico, Alvorada e Campo Grande)

Extensão: 58 km

Redução do tempo de viagem: 50% do trajeto

Inauguração: 2016

Investimento total: R\$ 1 bilhão

BRT TRANSCARIOCA

Ligação: Barra da Tijuca (Terminal Alvorada) – Aeroporto Galeão

População beneficiada: 320 mil passageiros por dia

Estações e terminais: 47 estações e cinco terminais (Alvorada, Fundão, Tanque, Taquara e Madureira)

Extensão: 39 km

Redução do tempo de viagem: 60% do trajeto (do tempo gasto)

Investimento: R\$ 1,7 bilhão

BRT TRANSOLÍMPICA

Ligação: Barra da Tijuca (Terminal Alvorada) – Deodoro

População beneficiada: 70 mil passageiros por dia

Estações e terminais: 18 estações, incluindo três terminais (Recreio, Centro Olímpico e Deodoro)

Extensão: 25 km

Redução do tempo de viagem: 60% do trajeto

Inauguração: 1º semestre de 2016

Investimento: R\$ 1,6 bilhão

BRT TRANSBRASIL

Ligação: Deodoro ao Centro da cidade

População beneficiada: 820 mil passageiros por dia

Estações e terminais: 33, incluindo cinco terminais (Deodoro, Margarida, Missões, Fundão e Centro)

Extensão: 32 km

Redução do tempo de viagem: 40% do trajeto

Inauguração: 2016

Investimento: cerca de R\$ 2 bilhões

*Fonte: Secretaria Municipal de Transporte do Rio de Janeiro

BRS



Corredores a favor do seu tempo



PREFEITURA RIO / DIVULGAÇÃO

Com a implantação do projeto para melhorar a fluidez do trânsito da cidade e proporcionar transporte coletivo rápido e de qualidade, o carioca ganha uma redução nos tempos de deslocamento de cerca de 40%. Atualmente, já são mais de 47,3 quilômetros de faixas preferenciais de ônibus espalhadas por diversos bairros.

O número excessivo de veículos nas vias das grandes cidades – automóveis, vans, caminhões e motos – é, justamente, o que compromete o transporte público por ônibus. Resultado: problemas diários de mobilidade, em função de enormes congestionamentos, que diminuem a qualidade de vida da população, tanto pelo aumento da poluição do ar quanto pelo tempo perdido no trânsito.

Diante desse cenário, a Prefeitura do Rio de Janeiro, por meio da Secretaria Municipal de Transporte (SMTR)

e da CET-Rio, recorreu, em 2011, ao início da implantação do sistema de corredores exclusivos para ônibus – Bus Rapid Service ou Serviço Rápido de Ônibus (BRS) – com o objetivo de melhorar a fluidez do trânsito da cidade e proporcionar transporte coletivo rápido e de qualidade. Tendo em vista a realização da Copa do Mundo de 2014 e dos Jogos Olímpicos de 2016, as faixas preferenciais de ônibus começaram a ser implantadas nas principais vias da cidade.

Contudo, o conjunto de medidas para caracterizar o BRS precisou contar ainda com a racionalização das linhas, o es-



calonamento dos pontos de parada e um eficaz sistema de informação ao usuário. O projeto, executado em etapas, inclui 21 das ruas e avenidas de maior fluxo, em diversos bairros do Rio. Duas das quatro faixas são exclusivas para os ônibus. As linhas são divididas em BRS1, BRS2, BRS3, BRS4 e BRS5. Para identificar a frota, basta verificar se há um adesivo no vidro da frente do veículo.

Há também diversos pontos de parada nas vias, sinalizados por placas e adesivos. Em cada ponto desses, você vê, além dos números BRS, uma lista com o número, a origem e o destino das linhas de ônibus e um mapa com a localização de todos os pontos. Outra medida importante para o bom funcionamento do BRS consistiu no treinamento dos motoristas a não parar fora dos pontos.

Com a implantação do BRS, o carioca passa a ganhar uma redução nos tempos de deslocamento de cerca de 40%. E ainda obtém os níveis de segurança viária e da velocidade operacional de 13 km/h para 24 km/h. A preocu-

pação com a sustentabilidade também está incluída no projeto: com a otimização da frota de ônibus, está sendo possível a redução de emissão de gases poluentes e a do consumo de combustíveis.

Reorganização de linhas e serviços

Em termos de racionalização do sistema, diversas linhas de ônibus sofreram modificações, como alterações no itinerário. E, com uma otimização da frota e o escalonamento dos pontos de parada, houve uma reorganização de linhas e serviços, incluindo a criação das chamadas "linhas parciais".

Por meio de uma pesquisa dentro da área de abrangência da implantação do BRS, foi feito um levantamento das linhas, nas quais havia um número de passageiros transportados abaixo da média do sistema. Além disso, observou-se a frequência dessas linhas dentro da área. Após a compilação desses dados, foi possível selecio-



GOV.BR

ná-las, otimizando e racionalizando o sistema, em que a frequência mínima não podia ser abaixo de quatro veículos por hora.

Por isso, para garantir o atendimento nas demais áreas, mesmo reduzindo o número de veículos nos corredores, foi criado o conceito de "linhas parciais" linhas semelhantes, com o mesmo itinerário em outras áreas da cidade, porém que retornam antes do acesso aos corredores. Por exemplo, a linha 426 (Usina-Jardim de Alah, via Túnel Santa Bárbara) passou a operar com menos frequência (de 10 para sete viagens/hora), sendo criada a linha 412 (Usina-Praia de Botafogo, via Túnel Santa Bárbara) para complementar essa frequência (três viagens/hora).

Regras na "divisão de território"

Antes do BRS, todos os veículos podiam transitar livremente entre as faixas, aumentando o caos nas vias. Os automóveis abarrotavam as duas faixas da direita e muitos ônibus acabavam indo para a terceira faixa, longe dos pontos, dificultando e, muitas vezes, impossibilitando-os de parar nos pontos. Com a implantação dos corredores preferenciais, houve uma espécie de "divisão de território", em que os automóveis, motos e caminhões só podem passar para as faixas da direita se forem entrar em alguma garagem ou fazer a conversão na rua seguinte. Os ônibus, por sua vez, somente podem trafegar nas faixas delimitadas.

Isso só foi possível, em parte, no entanto, em função da disposição de câmeras ao longo da via, para fiscalizar a invasão das faixas do BRS, nos horários de seu funcionamento (das 6 às 21h nos dias úteis e das 6 às 14h aos sábados). Com as câmeras, há mais certeza e precisão da penalização daqueles que desrespeitam as regras. Outra ação fundamental é a fiscalização da parada e estacionamento de veículos. Em muitas ocasiões, era possível encontrar caminhões ou automóveis parados no lado direito das vias, às vezes quase em frente a um ponto de ônibus.

Facilidade de acesso à informação

Do ponto de vista dos passageiros, inicialmente, houve uma certa dificuldade de entendimento. Primeiro, porque as linhas já não paravam em qualquer lugar e os usuários não tinham certeza dos locais certos de parada, embora houvesse informação detalhada em todos os pontos. Depois, porque não compreendiam bem a questão da divisão por número de BRS. Passada a dificuldade inicial, os cariocas foram se acostumando a conferir as informações nos pontos de parada e entendendo melhor onde deveriam pegar suas linhas. Nesse contexto, outra grande vantagem com a implantação do projeto, consistiu na facilidade de acesso à informação também de outras linhas e atendimento de pontos de interesse, como o Corcovado e a Central do Brasil. Com essas medidas, o comportamento e a rotina das pessoas foram alterados de forma significativa. Apesar da dificuldade inicial de entendimento, os usuários acabaram percebendo as vantagens do sistema para o seu dia a dia.

As linhas são divididas em BRS1, BRS2, BRS3, BRS4 e BRS5. Para identificar a frota, basta verificar se há um adesivo no vidro da frente do veículo.



FOTO: DIVULGAÇÃO SMTR

Como identificar as linhas

BRS 1 – São as linhas radiais do Consórcio Intersul (cor amarela) e ligam a Zona Sul ao Centro, com pontos de parada na Nossa Senhora de Copacabana, na Barata Ribeiro e na Raul Pompeia.

BRS 2 – São as demais linhas do Consórcio Intersul (cor amarela) com pontos de parada na Nossa Senhora de Copacabana, na Barata Ribeiro e na Raul Pompeia.

BRS 3 – São as linhas que chegam a Copacabana, operadas

por outros consórcios. As linhas que vêm do Consórcio Internorte são identificadas pela cor verde, do Consórcio Santa Cruz pela cor vermelha e do Consórcio Transcarioca pela cor azul.

BRS 4 – São as linhas do Consórcio Internorte, que vai até o Centro do Rio.

BRS 5 – São as linhas dos consórcios Santa Cruz e Transcarioca, que chegam ao Centro sem ter que passar pela Zona Sul.



Ferramentas que levam você ao seu destino

Vá de Ônibus Um grande problema para quem precisa chegar a um determinado destino e não conhece as linhas de ônibus naquele local agora pode ser, facilmente, resolvido. A Fetranspor desenvolveu o *Vá de Ônibus*, um sistema inteligente de localização de linhas e itinerários, por meio do qual você informa o local de saída e o destino e é informado quais são as melhores opções de ônibus, com o custo do deslocamento e o trajeto a ser percorrido.

Esse sistema de informações é baseado na tecnologia de georreferenciamento, que identifica as melhores opções de deslocamento entre um lugar e outro. São apresentadas várias alternativas de viagens, incluindo números e nomes das linhas, eventuais transbordos, distâncias percorridas

pelas linhas, trechos a serem percorridos a pé e o valor total a ser pago. O usuário pode fazer sua opção, seja por custo, distância, caminhada ou transbordos, e terá acesso a todos os detalhes do percurso com um passo a passo. A ferramenta de pesquisa é destinada a todos os usuários de ônibus do Estado do Rio de Janeiro, turistas e compradores do RioCard Vale-Transporte. Para usá-lo, basta acessar: vadeonibus.com.br.

BRS Rio O aplicativo BRS Rio está disponível para iPhone e iPad e é uma excelente ferramenta para ajudar você na hora de escolher o melhor local e o ônibus certo para chegar ao seu destino. O aplicativo foi vencedor do concurso Rio Apps, da Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro.

A ferramenta disponibiliza informações de todos os corredores BRS da cidade, assim como as linhas de ônibus de cada corredor e pontos dos BRS intermunicipais. Conta ainda com o monitoramento via GPS para identificação de pontos próximos à sua localização, além de mapas estáticos de todos os corredores para consultas *off-line*.

O aplicativo está em sua versão 2.1.2 que apresenta várias melhorias como a nova interface mais simples e dinâmica, o layout que foi otimizado para o iPhone 5, a inclusão das tarifas dos Ônibus e a integração com o suporte aos clientes da Fetranspor.

Para baixá-lo, visite a página do iTunes: <https://itunes.apple.com/br/app/brs-rio-vias-expressas-onibus/id519565637?mt=8>



TOMAZ SILVA / AGENCIA BRASIL

Conheça as faixas já em operação nas regiões da cidade

Tudo começou em fevereiro de 2011, em Copacabana, tradicional bairro da Zona Sul carioca, com a implantação de corredor de quase oito quilômetros. Atualmente, o BRS já tem mais de 47,3 quilômetros de faixas preferenciais de ônibus. O trabalho é feito em parceria com a Secretaria de Conservação e Serviços Públicos, que realiza a sinalização horizontal, correção e nivelamento de calçadas e meio-fio e recapeamento das vias que não receberam o programa Asfalto Liso. Até 2016, a Prefeitura do Rio pretende implantar novos corredores BRS no Flamengo, Laranjeiras, Catete, Glória, Vila Isabel, Bangu e Campo Grande, além da expansão dos trechos já implantados.

ZONA SUL

Bairros que mais atraem turistas

BRS COPACABANA A implantação do BRS Copacabana facilitou os deslocamentos de 240 mil passageiros que utilizam as avenidas Nossa Senhora de Copacabana, Barata Ribeiro, Princesa Isabel, Lauro Sodré e Raul Pompéia. Atualmente, cerca de 90 linhas de ônibus percorrem quase oito mil quilômetros nesse bairro. O BRS de Copacabana é o de maior extensão entre os projetos já implantados.

BRS IPANEMA/LEBLON Essa é outra faixa exclusiva implantada, no segundo semestre de 2011, na Zona Sul com 3.960 metros de vias. Passam por esse corredor, todos os dias, 235 mil pessoas em 1.263 ônibus que circulam no local. A ligação com bairros tradicionais, como Copacabana e São Conrado, faz desse eixo um dos mais importantes para os usuários que desejam circular por uma das regiões mais atrativas da Cidade Maravilhosa.

BRS BOTAFOGO - VOLUNTÁRIOS No dia 2 de agosto de 2014, a rua Voluntários da Pátria, uma das mais movimentadas da Zona Sul, ganhou uma faixa exclusiva do BRS para cerca de 60 mil usuários por dia que utilizam os 14 pontos de parada. Ao todo, são 73 linhas que percorrem diariamente os 3,3 km da via, proporcionando significativamente melhoria nos deslocamentos das pessoas.

BRS BOTAFOGO - SÃO CLEMENTE A rua São Clemente ganhou a sua faixa do BRS no dia 9 de agosto de 2014. Por essa via, circulam cerca de 54 mil passageiros, distribuídos em 66 linhas de ônibus. A faixa exclusiva mede 3,5 km e tem como objetivo dar mais fluidez no trânsito do bairro.

CENTRO

Coração financeiro da cidade

BRS ANTÔNIO CARLOS Inaugurado no final de 2011, esse foi o primeiro projeto de faixa exclusiva a ser implantado no Cen-

tro, o BRS Antônio Carlos. Ele compreende essa avenida e a rua Primeiro de Março, que sempre foi considerado um dos trechos mais movimentados da cidade.

BRS RIO BRANCO O corredor da Avenida Rio Branco, inaugurado em 2012, otimiza a circulação de 93 linhas regulares responsáveis pelo transporte de mais de 1,5 milhão de pessoas por semana. Esse BRS atravessa o coração financeiro da cidade e ressalta a importância da circulação dos ônibus nesse trecho por conta do grande volume de pessoas atendidas.

BRS PRESIDENTE VARGAS Cerca de 550 mil pessoas são transportadas diariamente pelo BRS implantado na Avenida Presidente Vargas, que foi um dos mais importantes projetos de racionalização do transporte na cidade. Ao todo, são 2.500 veículos que circulam por mais de três mil metros de vias em cada sentido.

BRS ESTÁCIO O corredor BRS Estácio liga o Centro da cidade até o bairro do Estácio. Inaugurado em agosto de 2013, o trecho tem mais de três quilômetros de extensão, possui 17 pontos de embarque e desembarque, e estima atender mais de mil coletivos e cerca de 45 mil clientes por dia.

BRS CARIOCA Em uma das áreas de maior movimento do Centro do Rio, o BRS Carioca estima atender mais de 450 mil passageiros por dia. O corredor tem 18 pontos para embarque e desembarque e vai dar maior fluidez a quem vem ao Centro. Esse trajeto conta com 79 linhas de ônibus municipais e intermunicipais operadas por 966 ônibus que circulam pelas vias contempladas pelo BRS.

ZONA NORTE

Extensão por diversos bairros

BRS 24 DE MAIO

Com essa faixa exclusiva BRS, moradores do Méier e arredores ganharam viagens muito mais rápidas. A Avenida 24 de Maio é uma das mais importantes da região, com mais de 360 coletivos circulando por ali, que atendem a mais de 160 mil pessoas. Ao todo são 15 linhas que percorrem diariamente os 2,7 km, proporcionando significativa melhoria nos deslocamentos dos usuários.

BRS TIJUCA

Com pouco mais de três quilômetros de extensão, o BRS Tijuca atravessa as principais ruas e avenidas do bairro, beneficiando mais de 30 mil pessoas todos os dias. São, aproximadamente, 800 ônibus que circulam pelo corredor distribuídos por 33 linhas e que atendem a diversas localidades.

BRS MARECHAL RONDON

A Avenida Marechal Rondon é uma importante via que se estende por diversos bairros do subúrbio carioca e faz ligação com a zona norte da cidade. O BRS Marechal Rondon tem mais de quatro quilômetros de extensão, quinze pontos de parada e, aproximadamente, 550 ônibus em circulação no local. Esses são responsáveis por atender cerca de 290 mil pessoas por dia.

Fontes: Cabral, Richele; Teixeira, Eunice; Milena, Borges; De Paula, Miguel; Souza, Pedro; Leite, Claudio; e Brizon, Luciana (2013), "Transporte público no Rio de Janeiro: encontrando soluções para uma mobilidade sustentável", 19º Congresso Brasileiro de Transporte Trânsito, disponível em www.antp.org.br, Fetranspor (brsrj.com.br) e SMTR (rio.rj.gov.br/web/smtr).



Os pontos são sinalizados por placas e adesivos. Em cada um, além do número BRS, há uma lista com o número, a origem e o destino das linhas de ônibus e um mapa de todos os pontos.



Um novo conceito em Mobilidade Urbana

Centro de Controle Operacional dos BRT's do Rio de Janeiro apresenta o que existe de mais moderno em tecnologia aplicada ao transporte

Inaugurado pelo Consórcio (Operacional) BRT em maio, com investimentos de mais de 10 milhões de reais, o Centro de Controle Operacional dos sistemas BRT pode ser considerado um marco no processo de transformação da mobilidade urbana do Rio. O prédio, localizado ao lado do terminal Alvorada, prima pela sustentabilidade, tanto que recebeu o selo Alta Qualidade Ambiental (AQUA), certificado pela Fundação Vanzolini.

Equipado com 100 telões de LED, o CCO se notabiliza por ser um dos maiores centros de monitoramento de transporte público do país. A tecnologia aplicada assegura maior eficiência nas viagens, com o diferencial de permitir aos passageiros programar seus deslocamentos com a utilização de smartphones ou tablets.

Do ponto de Vista da operação, o Centro de Controle acompanha o desenvolvimento contínuo de uma região dinâmica como a Zona Oeste, promovendo a integração com outras localidades do Rio que possuem papel de destaque na economia da capital.

Os corredores BRT's possuem faixas exclusivas para os ônibus. O sistema reúne os atributos do metrô aliados à flexibilidade do transporte sobre pneus. Trata-se de um serviço diferenciado que valoriza o investimento dos gestores públicos em infraestrutura.



Gestão Eficiente – Viagens rápidas que demonstram segurança na operação garantindo maior confiabilidade dos passageiros.

Flexibilidade – Permite os operadores ofertarem serviços diferenciados, estimulando os usuários de automóveis a migrarem para o transporte público.

Tecnologia – Informações disponíveis em tempo real para a frota, estações, e passageiros.

Inteligência – Monitoramento da operação 24 horas por dia. Deslocamentos rápidos, seguros e ambientalmente amigáveis.





Perspectiva
da nova
Via Expressa
Rodrigues Alves

Operação inovadora retoma a região como estratégica

Centrado nas pessoas e na sustentabilidade, o projeto privilegia a integração entre os meios de transporte, as ciclovias e as áreas de circulação, para garantir mais fluidez ao trânsito e o desenvolvimento da região. Numa área que abrange 5 milhões de metros quadrados, a estimativa é de um aumento da população dos atuais 28 mil moradores para 100 mil em 2020.

A Operação Urbana Porto Maravilha é uma forma planejada e inovadora de (re)construir a cidade. Iniciativa da Prefeitura do Rio de Janeiro, com o apoio dos governos estadual e federal, está preparando, desde 2011, a Região Portuária carioca, há muitos anos relegada a segundo plano, para integrar um processo de desenvolvimento socioeconômico.

Com gestão da Companhia de Desenvolvimento Urbano da Região do Porto do Rio de Janeiro (CDURP), a finalidade da operação é promover a reestruturação local, por meio da ampliação, articulação e requalificação dos espaços públicos da região. Tudo isso visando à melhoria da qualidade de vida de seus atuais e futuros moradores e à sustentabilidade da área.

O projeto abrange uma área de 5 milhões de metros quadrados, que tem como limites as Avenidas Presidente Vargas, Rodrigues Alves, Rio Branco, e Francisco Bicalho. Grande em números, o Porto Maravilha é uma operação de R\$ 8 bilhões em 15 anos, sem uso de recursos do tesouro municipal.

As primeiras intervenções já devolveram à cidade verdadeiros tesouros arqueológicos, como o Cais do Valongo e achados de relevância histórica. Os bairros da Saúde, Gamboa e Santo Cristo e parte do Centro, Cidade Nova, São Cristóvão e Caju vi-



O Museu do Amanhã terá 15 mil metros quadrados e sua arquitetura prevê a utilização de recursos naturais do local. A água da Baía de Guanabara, que vai contribuir para diminuir a temperatura do interior do museu e será usada no espelho d'água no entorno do prédio. Outra ação é a captação de energia solar.



Perspectiva de como ficará a entrada do Túnel do Binário.



vem um revolucionário momento de retomada do desenvolvimento social e econômico. Novas condições de trabalho, moradia, transporte, cultura e lazer marcam a estratégica concepção da operação urbana e o ponto de partida para o aumento da população dos atuais 28 mil moradores para 100 mil em 2020.

Reurbanização até 2016

Já estão finalizadas as obras da primeira fase, que incluem a construção de novas redes de água, esgoto e drenagem nas avenidas Barão de Tefé e Venezuela e a urbanização do Morro da Conceição, além da restauração dos Jardins Suspensos do Valongo. Em julho de 2012, iniciou-se a segunda fase de trabalhos: toda a região será reurbanizada até 2016 e um novo padrão de qualidade dos serviços urbanos será introduzido, como, por exemplo, coleta seletiva de lixo e iluminação pública eficiente e econômica.

Como complemento a essas intervenções urbanísticas, há ainda importantes mudanças viárias, como a demolição do Elevado da Perimetral, a transformação da Avenida Rodrigues Alves em via expressa, a criação de uma nova rota Binário do Porto e a reurbanização de 70 km de vias.

O Porto Maravilha também realiza ações para a valorização do patrimônio histórico da região. A implantação de projetos de grande impacto cultural, como o Museu de Arte do Rio de Janeiro (Mar), na Praça Mauá, e o Museu do Amanhã, no Pier Mauá, ambos em parceria com a Fundação Roberto Marinho são exemplos.

Novo conceito de mobilidade urbana

A Operação Urbana Porto Maravilha demonstrou por meio de estudos de impacto e de tráfego, que a proposta de remover a Perimetral trará um novo conceito de mobilidade. Centrado nas pessoas e na sustentabilidade, privilegia o transporte público, a integração entre os meios de transporte, as ciclovias e as áreas de circulação, garantindo mais fluidez ao trânsito e o desenvolvimento da região.

A concepção de um novo sistema viário, que inclui 28 km de vias para o Veículo Leve sobre Trilhos (VLT), 17 km em ciclovias e ruas para passagem exclusiva de pedestres, segue lógica muito diferente da atual. Ruas desativadas, como a antiga Via Trilhos (atual Via Binário do Porto), e outras, novas, abertas pelas obras em curso, ampliarão acessos e melhorarão significativamente o fluxo interno no novo desenho do projeto viário em construção.

Substituição do Elevado da Perimetral

A operação urbana Porto Maravilha está transformando o sistema viário e o conceito de mobilidade urbana na Região Portuária e Centro. Segundo a CDURP, a demolição do Elevado da Perimetral e a construção das vias Expressa e Binário do Porto ultrapassa razões estéticas e segue concepção de mobilidade moderna.

Quando foi construída, no início dos anos 50, a Perimetral tinha como objetivo servir de alternativa às vias congestionadas e sem condições de ampliação. Também foi a solução de





Passaio público arborizado irá do Terminal da Misericórdia ao Armazém 8.

ligação entre as zonas Sul e Norte sem que os veículos passassem pelo Centro da cidade. Na época, viadutos surgiram como estratégia nas grandes cidades no mundo.

A CDURP divulgou que estudos técnicos comprovam que a remoção da Perimetral é fundamental para melhorar o trânsito na região. Isso aconteceu em cidades dos Estados Unidos, da Europa e de países asiáticos que já substituíram seus grandes viadutos. Em substituição à Perimetral e à Rodrigues Alves, as vias Binário do Porto Expressa vão acrescentar faixas de rolamento ao novo sistema viário, que ganhará em capacidade.

A Via Expressa ligará o Aterro do Flamengo (na altura do antigo Mergulhão da Praça XV) à Avenida Brasil e à Ponte Rio-Niterói. Ela terá pistas nos dois sentidos. Quando se substitui por túnel o trecho da Rodrigues Alves entre o Armazém 8 e a Praça XV, ganha-se passeio público de 2,6 Km de extensão e 61 mil metros quadrados, arborizado, com ciclovia, área de convivência, circulação de pedestres e passagem do Veículo Leve Sobre Trilhos (VLT). A Via Binário do Porto faz a ligação entre a Rua Primeiro de Março e a Rodoviária (no sentido Avenida Brasil/Ponte) com várias saídas para a distribuição interna do trânsito.





PORTOMARAVILHA.COM.BR / PREFEITURA RIO / DIVULGAÇÃO

VLT integra transporte público

O Veículo Leve sobre Trilhos (VLT) ligará Centro e Região Portuária em 28 km, seis linhas e 42 pontos (38 paradas e quatro estações). O sistema fortalece o conceito de transporte público integrado ao conectar metrô, trens, barcas, teleférico, BRTs, redes de ônibus convencionais e aeroporto (Santos Dumont).

A distância média entre os pontos será de 400 metros. O tempo máximo de espera entre um trem e outro vai variar de 2,5 a 10 minutos, de acordo com a linha. A previsão é de que as seis linhas estejam em operação até 2016. A implantação do novo meio de transporte tem custo avaliado em R\$ 1,157 bilhão.

Sistema Viário – nova mobilidade urbana – Sob a coordenação da CET-Rio, a Concessionária Porto Novo implantará esquema especial para fornecer orientação aos motoristas. Serão destacados 70 operadores de tráfego e seis painéis de mensagem variável (PMVs) na Rua Rivadávia Corrêa e avenidas Brasil, Rodrigues Alves, Francisco Bicalho e Professor Pereira Reis.

O projeto prevê a entrega e operação de 32 trens, com capacidade para 415 passageiros. Eles serão bidirecionais e compostos, cada um, por sete módulos articulados. Cada VLT é equipado com oito portas por lateral. As obras já começaram e são divididas por trecho e estão de acordo com o planejamento de tráfego para que todas seis linhas do VLT entrem em operação no primeiro semestre de 2016. Quem quiser pode conferir o modelo em protótipo exposto nos Galpões da Gamboa, Rua da Gamboa s/n, em frente à Cidade do Samba e ao lado da Vila Olímpica.

HISTÓRIA

Papel fundamental no desenvolvimento da cidade

Uma das mais antigas da cidade, a Região do Porto no Rio de Janeiro exerceu papel fundamental em todo o processo de desenvolvimento econômico e social da metrópole. Transformada em capital da colônia em 1763, a cidade testemunhou o próprio progresso. As atividades comerciais e portuárias ganharam fôlego e importância a partir da transferência do comércio de escravos da área do Paço Imperial, atual Praça XV, para o Valongo, que se tornou o maior mercado de escravos do mundo.

O novo avanço econômico deflagrou uma ocupação sistemática dessa faixa costeira. Ao reunir condições ideais – enseadas mais abrigadas do que as dos arredores do Castelo e encostas pouco íngremes –, permitiu a rápida expansão, durante o século 18, de construções urbanas no local.

Assim, o Rio de Janeiro começou o século 19 como uma das mais importantes cidades do império colonial português. Era sede do vice-reino do Brasil e principal entreposto comercial

entre a colônia e a metrópole. A vinda da família real e a abertura dos portos às nações amigas, em 1808, intensificaram ainda mais a ocupação dos bairros da Saúde, Santo Cristo e Gamboa, atrelados à atividade portuária.

A configuração que vemos hoje na área portuária teve sua semente mais recente na renovação urbana realizada pelo prefeito Pereira Passos, no início do século 20. Foi construído um aterro de 1 milhão de metros quadrados para a ampliação e modernização do cais, com previsão de áreas para a construção de armazéns e indústrias.

Em 1960, com a criação do estado da Guanabara, a região portuária ganhou duas obras de impacto: o elevador da Avenida Perimetral e o prolongamento do túnel Catumbi-Laranjeiras até a Avenida Rodrigues Alves, a chamada Linha Lilás.

Fonte: Companhia de Desenvolvimento Urbano da Região do Porto do Rio de Janeiro (CDURP).

O NOBRE SABOR DA CACHAÇA ORGÂNICA



ORGANIC DO BRASIL

Tels: (35)-3593-1106 / (21)-8100-3000



METRÔRIO

A renovação dos TRILHOS CARIOCAS

As obras da Linha 4 estão a todo vapor e até um mega robô foi trazido da Alemanha para acelerar o processo. São 16 novos quilômetros, que vão ligar Ipanema à Barra da Tijuca, um trajeto que será feito em 15 minutos e por 300 mil pessoas por dia.



OS
S.

me a plataforma | Mind the
Embarque |



Quando a linha 4 começar a operar em 2016, os cariocas terão à sua disposição 57 quilômetros de metrô ligando vários pontos da cidade e se interligando a outros importantes sistemas de transportes, o trem e o corredor expresso BRT. Isso resulta em menos carro nas ruas, menos congestionamento e menos poluição. E tudo isso começou em 1979 com apenas 4,3 quilômetros de trilho ligando cinco pontos da cidade (Cinelândia, Praça Onze, Central, Presidente Vargas e Glória). No ano seguinte, foram entregues as estações Uruguaiana e Estácio, depois Carioca, Catete, Flamengo e Botafogo. Em novembro de 1981, foi a vez da linha 2, que tinha apenas as estações São Cristóvão e Maracanã.

Até 1996, o metrô do Rio foi se expandindo, com novas estações, e se modernizando, oferecendo trens mais rápidos e confortáveis. Em março deste ano, por exemplo, entrou em operação o último dos 19 trens novos, um aumento na frota que permite intervalos mais curtos e, conseqüentemente, mais conforto aos usuários. No total, são 49 carros que oferecem 1,2 milhão de lugares por dia. E foi esse meio de transporte um dos mais usados pelos torcedores durante a Copa do Mundo da Fifa 2014 e a Jornada Mundial da Juventude, em 2013.

Barra – Ipanema em 15 minutos

Depois de 18 anos, o metrô do Rio ganha uma expansão importante que irá ligar a Barra da Tijuca (Jardim Oceânico) à Ipanema (General Osório), passando por São Conrado, Gávea e Leblon. A Linha 4 terá 16 quilômetros e seis novas estações (Nossa Senhora da Paz, Jardim de Alah, Antero de Quental, Gávea, São Conrado e Jardim Oceânico), que permitirão realizar o trajeto em apenas 15 minutos. A expectativa é de que sejam transportadas 300 mil pessoas por dia e retirados, aproximadamente, 2 mil carros das ruas por hora, nos horários de pico. A fase de teste da Linha 4 do metrô está prevista para dezembro de 2015 e a abertura para a população ocorrerá somente em 2016.

O carioca terá três opções de trajeto: General Osório – Jardim Oceânico, Gávea – Jardim Oceânico e General Osório – Gávea. Segundo informações publicadas pelo consórcio “Linha 4 Sul”, o passageiro poderá seguir do jardim Oceânico para Estação Uruguaia (na Tijuca) sem precisar fazer baldeação. Sem transbordo é possível chegar também da Pavuna à Praça General Osório, onde será necessário trocar de trem para ir em direção à Barra da Tijuca.



FOTO: ANDRÉ GOMES DE MELO / GERJ

ESTAÇÕES SEGURAS E ACESSÍVEIS

Discrição, essa é a palavra-chave para descrever os projetos das novas estações da Linha 4. Junta-se a ela o conceito de ocupar o menor espaço possível, porém, mantendo padrões de segurança e acessibilidade. Um dos consórcios responsáveis pelas obras informa que a distância entre as estações da Linha 4, na Zona Sul, será a mesma da Linha 1, ou seja, entre 850 metros e 1 quilômetro. Por exemplo, a estação Nossa Senhora da Paz estará a 950 metros da General Osório e a 900 metros da Estação Jardim de Alah. Veja como será a instalação de algumas delas:

NOSSA SENHORA DA PAZ – Segundo informações divulgadas pelo consórcio Linha 4 Sul, a Estação Nossa Senhora da Paz, localizada no subsolo da praça, terá seus acessos construídos do lado de fora da grade que cerca a praça. Não será preciso entrar ou cruzar a área de lazer para acessar a estação.

JARDIM DE ALAH – Ela ficará debaixo da Avenida Ataulfo de Paiva, entre as avenidas Afrânio de Melo Franco e Borges de Medeiros, no Leblon. Quatro acessos serão construídos nas calçadas dos dois lados dos cruzamentos da Avenida Ataulfo de Paiva com a Borges de Medeiros.

ANTERO DE QUENTAL – Também no Leblon, será instalada sob a Avenida Ataulfo de Paiva e parte da Praça Antero de Quental. Os acessos serão voltados para o lado de fora da área de lazer da praça.

GÁVEA – Um dos acessos ficará na Rua Padre Manuel Franca (em frente à Pontifícia Universidade Católica – PUC) e outra na Rua Vice-governador Rubens Berardo.

TEMPOS DE VIAGEM



BARRA – NOSSA SENHORA DA PAZ: 13 min 15 s

NOSSA SENHORA DA PAZ – CARIOCA: 18 min

GÁVEA – BARRA: 09 min 50 s

ANTERO DE QUENTAL – BARRA: 09 min 31 s

JARDIM DE ALAH – BARRA: 11 min 11 s

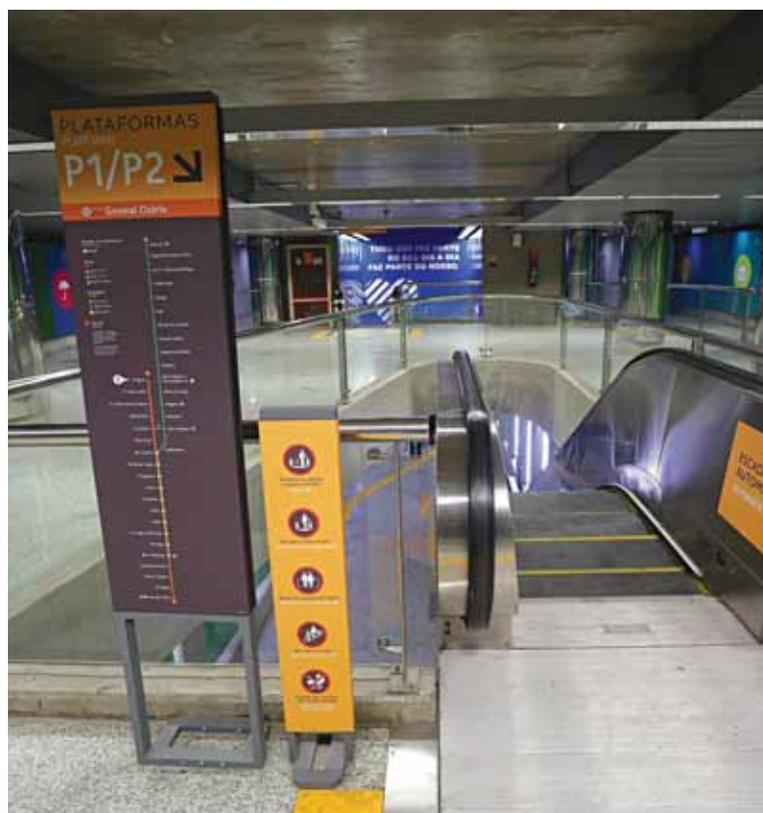
GENERAL OSÓRIO – BARRA: 15 min 31 s

ANTERO DE QUENTAL – CARIOCA: 24 min

BARRA – URUGUAI: 50 min 58 s

BARRA – PAVUNA: 1 h 20 min, com transbordo entre a Central e General Osório (hoje, o trajeto com metrô + integração para a Barra é de 2h20min)

JARDIM OCEÂNICO – CARIOCA: 34 min





ESTAÇÕES INTERATIVAS AJUDAM A ENTENDER A CONSTRUÇÃO

Uma obra das dimensões da Linha 4 geram, naturalmente, curiosidade na população. Para saciá-la, os dois consórcios responsáveis pela operação inauguraram estações interativas para mostrar ao carioca o que acontece em baixo da terra. Em agosto foi aberta ao público a Estação Interativa da Gávea, pelo Consórcio Rio Barra, um espaço cheio de tecnologia para apresentar aos visitantes os futuros terminais de passageiros e túneis do trecho Barra da Tijuca e Gávea. A estação está montada na Fundação Planetário, na Gávea. Ao chegar ao local, tem-se a sensação de atravessa um túnel de escavação, onde é possível conferir na linha do tempo os registros fotográficos de cada etapa do trecho Barra e a Gávea. A grande atração do local é a holografia da Estação Gávea, que gera a sensação de se estar diante da futura estação de passageiros. Há um ano, em agosto de 2013, o Consórcio Linha 4 Sul inaugurou a Estação Interativa da Linha 4 do Metrô, em frente ao número 365, no Jardim de Alah/Ipanema. Lá, é possível conhecer as obras entre Ipanema e Gávea.

ANOTE:

ESTAÇÃO INTERATIVA DA GÁVEA

Onde: Fundação Planetário, na Gávea

Funcionamento: de segunda a sexta-feira, das 7h30 às 17h30

ESTAÇÃO INTERATIVA DA LINHA 4 DO METRÔ

Onde: em frente ao número 365, no Jardim de Alah/Ipanema

Funcionamento: de terça a sábado, das 9h às 19h



TATUZÃO ALEMÃO AGILIZA OBRAS EM IPANEMA

As Linhas 1 e 2 do metrô do Rio de Janeiro foram construídas há mais de 30 anos, quando o que havia de mais avançado e acessível para cavar os túneis eram explosivos, que se não utilizados corretamente podem afetar a superfície. Agora, a construção da Linha 4 ganha um "operário" de proporções gigantescas. O trecho Ipanema - Gávea será feito usando o que há de mais moderno no processo de construção de túneis, o *tunnel boring machine*, ou, também chamado de tatuzão.

Essa máquina de 2 mil toneladas e 120 metros de comprimento foi comprada pelo governo do Estado por R\$ 100 milhões de uma empresa alemã e desembarcou no Rio de navio. O uso do tatuzão é fundamental para escavar esse trecho na Zona Sul, que é densamente povoado e com solo frágil. Graças ao tatuzão foi preciso interditar apenas 500 metros de vias nos 5,7 km de obras na região. O tatuzão escava de 15 a 18 metros de túnel por dia e ao mesmo tempo em que realiza essa escavação instala imediatamente os anéis de concreto que formam o túnel.



MUSEUS

CENTRO CULTURAL BANCO DO BRASIL (CCBB) – Espaço expositivo, fórum de debates e palco multimídia, o CCBB tem sido um polo de referência em atividades culturais no Centro da cidade do Rio de Janeiro desde a sua inauguração em 1989. Além do Arquivo Histórico e Memória, o CCBB abriga espaços destinados a atividades culturais diversificadas, como as exposições permanentes "O Banco do Brasil e Sua História", que trata da história da instituição e, em paralelo, aborda o desenvolvimento econômico e financeiro do país, e a "Galeria de Valores", que conta a história da moeda no Brasil e no mundo, com cerca de duas peças do acervo numismático do Banco do Brasil, composto de cerca de 38.000 peças. O prédio do CCBB do Rio de Janeiro teve sua pedra fundamental lançada em 1880. Eclético, apresenta elementos próprios ao Neoclassicismo, Art Decó e Art Nouveau. De quarta a segunda, das 9 às 21 horas. *Rua Primeiro de Março, 66, Centro. Tel.: (21) 3808-2020.*

MUSEU DE ARTE MODERNA (MAM) – O prédio está instalado em meio a jardins no Aterro do Flamengo, junto a Baía de Guanabara. Possui uma coleção com cerca de 1.700 obras, entre pinturas, esculturas e gravuras de artistas brasileiros e estrangeiros. De terça a sexta, das 12 às 18 horas, sábados e domingos, das 12 às 19 horas. *Avenida Infante Dom Henrique, 85, Centro. Tel.: (21) 2240-4944.*

MUSEU DE ARTE DO RIO (MAR) – Está instalado em dois prédios interligados: o Palacete Dom João VI, tombado e eclético, e o edifício vizinho, de estilo modernista. O antigo palacete abriga as salas de exposição do museu. O prédio vizinho é o espaço da Escola do Olhar, que é um ambiente para produção e provocação de experiências, coletivas e pessoais. De terça a domingo, das 10 às 17 horas. *Praça Mauá, 5, Centro. Tel.: (21) 2203-1235.*

MUSEU DO MEIO AMBIENTE – Situado no bairro do Jardim Botânico, ocupa um prédio construído no final do século XIX cujo estilo original, em forma de chalé, assumiu a feição característica do gosto neoclássico, no início do século seguinte. A partir de 2010 foi restaurado e readequado para a instalação do museu. É um espaço dedicado à divulgação e à construção de conhecimento sobre a temática socioambiental. De terça a domingo, das 9 às 17 horas. *Rua Jardim Botânico, 1008, Jardim Botânico. Tel.: (21) 3204-2504.*

MUSEU DA REPÚBLICA – Está instalado em um prédio construído para servir de residência ao Barão de Nova Friburgo, Antônio Clemente Pinto, comerciante e fazendeiro de café. Mais tarde, em 1897, o palacete tornou-se o símbolo da República brasileira ao servir de sede do Poder Executivo e palácio presidencial, logo sendo conhecido com Palácio do Catete. De terça a sexta, das 10 às 17 horas / Sábados, domingos e feriados, das 14 às 18 horas. *Rua do Catete, 153, Catete. Tel.: (21) 2127 0324.*

PARQUES

PARQUE MADUREIRA São 103.000 metros quadrados de área de lazer, com arena de eventos, quadras esportivas, quiosques, pista de skate, lago e ciclovias. Inaugurado em 23 de junho de 2012, o Parque Madureira representa a terceira maior área verde carioca – menor apenas do que o Aterro do Flamengo e a Quinta da Boa Vista. Outro destaque fica pelo emprego de tecnologias ecológicas, como o reuso da água da chuva para a irrigação de plantas. O parque ganhou 52.000 mudas, 432 árvores nativas e 194 palmeiras, assim como 21.500 metros quadrados de grama verdinha. De terça a domingo, das 5 horas à meia noite, *Rua Soares Caldeira, 115, Madureira (Em frente ao Madureira Shopping).*

BOSQUE DA BARRA – Possui 50 hectares de extensão, o equivalente a 50 campos de futebol. Conhecido também como Parque Arruda Câmara, é um dos pontos mais visitados da Zona Oeste do Rio de Janeiro. Disponibiliza





Plano Inclinado facilita visitas à Igreja da Penha

As vésperas da comemoração dos 450 anos da cidade – a ser celebrada em março de 2015 –, chegam ao fim as obras do Plano Inclinado da Penha. O transporte liga a comunidade ao santuário e ao Largo da Penha. Com bondinhos panorâmicos, cariocas e turistas podem visitar a Igreja Nossa Senhora da Penha, espaço de fé e devoção, que faz parte da história do Rio de Janeiro.

As novas estações foram construídas com telhado verde para não impactar a paisagem ao redor. Já as plataformas de chegada têm piso revestido, iluminação e abrigos para as cabines, além de serem equipadas com banheiros adaptados para pessoas portadoras de deficiência. Como parte do projeto, também foram feitas a limpeza e a pintura dos muros do entorno da Igreja da Penha, além da recuperação do piso. Já a via de acesso ao plano inclinado foi urbanizada e ganhou novas calçadas.

De carona no programa Circulando Cultura

Você sabia que o programa Circulando Cultura leva cariocas e turistas para visitar pontos turísticos do Rio de Janeiro com transporte e entradas gratuitos? Promovido pela empresa Rio Ônibus, o evento já teve três edições. As regras para participar são sempre as mesmas: não é necessária a inscrição prévia, o passeio pode começar de qualquer ponto e não é obrigatório circular por todo o circuito, ou seja,

os passageiros podem embarcar e desembarcar em qualquer lugar que esteja no roteiro, sinalizado com placa do evento.

Na última edição, o circuito foi dividido em duas partes — uma na Zona Sul e outra no Centro — e envolveu os Fortes de Copacabana e do Leme, Monumento aos Pracinhas, Centro Cultural Banco do Brasil (CCBB) e Museu Histórico Nacional. O ponto de transbordo aconteceu no Monumento aos Pracinhas.

Outro parceiro importante no projeto é a Escola Técnica Faetec, que disponibilizou os alunos do curso de Turismo para guiar e informar os visitantes dentro dos coletivos e nos pontos turísticos. Os ônibus possuem ar condicionado e piso baixo para facilitar o embarque e desembarque, são acessíveis às pessoas com mobilidade reduzida. Portanto, não deixe essa oportunidade passar. Fique atento à próxima edição do programa para conhecer monumentos e museus da nossa cidade gratuitamente. Mais informações: rionibusinforma.com.



equipamentos para a prática de esportes e atividades recreativas e reúne alamedas para cooper e caminhada, um lago e trilhas. Sua flora é típica de regiões do litoral e é possível avistar animais como capivaras, preguiças e aves. Diariamente, das 7 às 17 horas. **Av. das Américas, 6.000, Barra da Tijuca. Tel.: 3151-3428.**

FLORESTA DA TIJUCA — Localizada no coração da cidade, a poucos minutos da maior parte dos bairros do Rio, é uma deslumbrante floresta urbana em uma área de cerca de 3.200 hectares. Mescla centenas de espécies da fauna e da flora só encontradas na Mata Atlântica. Possui atrativos históricos, como a Cascatinha, a Capela Mayrink, o Mirante Excel-sior e a Vista Chinesa. Diariamente, das 8 às 17 horas. **Estrada da Cascatinha, 850, Alto da Boa Vista. Tel.: (21) 2492-2252.**

JARDIM BOTÂNICO — Abriga as mais raras espécies de plantas da flora brasileira e de outros países. Entre os cerca de 8.200 exemplares da coleção viva do jardim, as atrações ficam por conta de palmeiras imperiais e espécies em extin-

ção, como pau-brasil, aracá amarelo e pau mulato. Diariamente, das 8 às 17 horas. **Rua Jardim Botânico, 1.008, Jardim Botânico. Tel.: (21) 3874-1214.**

PARQUE LAGE — Localizado entre as encostas do morro do Corcovado e o Jardim Botânico, conta com áreas para piquenique, lagos e trilhas, em 52 hectares de mata exuberante. Possui um belo casarão, construído em torno de uma piscina, com mármore, azulejos e ladrilhos importados da Itália. As pinturas decorativas dos seus salões foram assinadas por Salvador Paylos Sabaté. Diariamente, das 8 às 17 horas. **Rua Jardim Botânico, 414. Tel.: (21) 3257-1840.**

QUINTA DA BOA VISTA — O parque faz parte do Solar da Boa Vista, residência real e dos imperadores do Brasil de 1822 e 1889. Possui uma área de 155 mil m², ajardinada em 1869 pelo paisagista francês Auguste Glaziou. Conta com lagos, grutas e recantos nos seus jardins imperiais. Em seu interior, há o Jardim Zoológico do Rio de Janeiro. Diariamente, das 9 às 17 horas. **Av. Pedro II, s/no, São Cristóvão. Tel.: (21) 2589-4279.**



Wanderley Nunes

Segurança e Proteção nos momentos mais importantes da sua vida.



Crédito Consignado • Consultoria Jurídica • Assistência Funeral

Imobiliária • Corretora de Seguros

Tel.: 21 2210-6175 / 2516-0061

www.wngrupo.com.br

MANCHETE ONLINE



Tudo que você precisa em um só portal.

www.mancheteonline.com.br