

Rio



PREJUÍZO PARA O TRÁFICO

Carregamento de cocaína é apreendido na Via Dutra  
Polícia Rodoviária Federal acha mais de 7 mil pinos da droga em carro que ia para a Penha. [globo.com/2019/02/04/prejuizo-para-o-traffic-carregamento-de-coca-na-via-dutra/](http://globo.com/2019/02/04/prejuizo-para-o-traffic-carregamento-de-coca-na-via-dutra/)

PEDÁGIO À VISTA

# SOB NOVA DIREÇÃO

## Estado planeja concessão da Linha Vermelha, da Via Light e de 11 rodovias



Abandonado. Trecho da RJ-127, que liga a Via Dutra, na altura de Seropédica, a Vassouras; mato alto toma as margens da pista, que apresenta problemas de conservação. Expectativa do governo estadual é fazer as licitações até o fim do ano

SELA MACHIMID  
selam@oglobo.com.br

Enguicou na RJ-127, que liga a Via Dutra, na altura de Seropédica, a Vassouras, é sinônimo de muita dor de cabeça. Na rodovia de 44 quilômetros em pista única, com um longo trecho de serra, o celular só pega em alguns pontos. Acostamento é algo raro, faltam placas e boa parte da sinalização horizontal (que demarca a faixa central) está apagada. Os motoristas têm ainda que driblar a ausência de iluminação, e muitos dos chamados olhos de gatos desapareceram.

Com poucos recursos e diante de uma malha em situação deplorável, o novo governo do estado bateu o martelo: decidiu levar adiante um programa de concessão à iniciativa privada da RJ-127 e de outras 12 rodovias e vias expressas, entre elas a Linha Vermelha, a Via Light e as futuras Transbaixada (que ligará a Via Light à Rio-Petrópolis) e RJ-244 (de Campos até São João da Barra, onde fica o Porto do Açu). A ideia nasceu no último ano da administração passada, que chegou a habilitar seis consultorias para fazer modelagens do processo.

O assunto é tratado como prioridade pelo secretário estadual de Desenvolvimento Econômico, Lucas Tristão. Ele diz que espera receber os estudos das consultorias no fim de abril.

— Essas rodovias estão divididas em grupos, e pretendemos licitá-las até o fim do ano. A ordem, questões de prioridade e demais fases do processo dependerão dos estudos técnicos.

O secretário adianta que “o modelo de concessões pressupõe cobrança de pedágio”.

— Esse é o mecanismo necessário para provisão e manutenção das estradas. Mas a questão está diretamente

relacionada aos estudos técnicos, temos de esperar.

Há mais de dez anos percorrendo a RJ-127, o caminhoneiro Anacleto dos Santos Teixeira não gosta da ideia de cobrança de pedágio, mas afirma que algo tem de ser feito urgentemente na rodovia. Ele reclama da falta de manutenção e de um telefone de socorro:

— Meu caminhão enguiçou (na semana passada). Tive de pegar uma carona até um lugar com sinal de telefone, para pedir ajuda. Essa estrada é muito perigosa, agente está ao deus-dará.

**PORDIA, 200 MIL VEÍCULOS**

Também em pista única, parcialmente encoberta por mato, a RJ-122 (entre Guapimirim e Cachoeiras de Macacu, onde se liga à Nova Friburgo) ganhou recentemente quatro lombadas eletrônicas para multar quem ultrapassa os 50km/h. Os muitos acidentes levaram o serralheiro Carlos Alberto Pinto, que mora às margens da rodovia, a comemorar a chegada dos equipamentos. Dono de um carro, ele diz que não gostaria de pagar pedágio, mas admite se conformar com isso:

— Se for para melhorar... Tirando as fazendas, a região é pobre. Celular é difícil pegar, não temos telefone fixo. Espero que o progresso chegue por aqui.

Somadas, as vias que podem passar a ser geridas pela iniciativa privada têm 719,2 quilômetros de extensão, dos quais 74,7 são novos. Está prevista a expansão em seis quilômetros da Linha Vermelha (até a Via Light) e de 9,5 da Via Light (até Madureira). Nas vias em operação, circulam, em média, cerca de 200 mil veículos por dia, segundo o Departamento Estadual de Estradas de Rodagem (DER), mas algumas estão subutilizadas.

O secretário Lucas Tristão afirma que a forma de concessão — total ou parcial — da Linha Vermelha e da Via Light será definida pelos estudos de viabilidade. Para o treinador de vôlei Antônio Carlos da Silva, morador de Nova Iguaçu, o mais importante é que a Via Light tenha segurança. Conhecida como “estrada fantasma”, ela começa em Guadalupe, junto

ao Complexo do Chapadão, e se estende até Nova Iguaçu, nas proximidades da comunidade Caonze.

— Há mais de um ano que não passo por ali, nem de carro nem de ônibus. Tenho medo — conta Antônio Carlos. — Se o pedágio não for caro, topo pagar, desde que a Via Light fique segura.

Enferrujadas e às moscas, as dez passarelas instaladas

ao longo da Via Light viraram simples objetos na paisagem.

— É mais seguro passar embaixo. Veja como está corroída — lamenta o ciclista Paulo Farias, referindo-se a uma delas.

A Associação das Empresas de Engenharia do Rio de Janeiro (Aeerj) está entre as consultorias habilitadas para fazer os modelos de concessão. A entidade estuda três estradas do Sul Fluminense e quatro do

Noroeste, entre elas a pequena RJ-158, que liga Campos a Carmo e é conhecida como Rodovia do Medo, devido ao grande número de assaltos. A má fama faz com que seja utilizada por uma média de apenas 395 veículos por dia.

Presidente da Aeerj, Luiz Fernando Santos Reis diz que vai procurar o secretário de Desenvolvimento Econômico Quersabrese no novo governo para manter as propostas da administração anterior em relação à concessão, para decidir se conclui os estudos técnicos.

Outras três consultorias estão habilitadas a fazer modelagens para os mesmos dois lotes (Sul e Noroeste Fluminense).

— O projeto original prevê recuperação de pavimento, melhoria da sinalização, corte de mato, instalação de pontos de ônibus. Não estavam incluídos viadutos, duplicações e serviços de ambulância e telefonia. Assim, é possível bater o preço do pedágio e viabilizar a concessão — argumenta Luiz Fernando.

A ocupação urbana do entorno, segundo Luiz Fernando, é um forte empecilho para que vias metropolitanas e a RJ-106 (Amaral Peixoto) atraiam empresas que operam estradas. O presidente da Associação Brasileira de Concessionárias de Rodovias (ABCR), César Borges, no entanto, afirma que o interesse vai depender da modelagem:

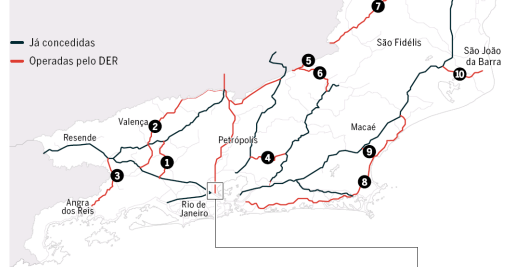
— O setor privado está ávido por participar. Não há rodovia inviável. A gente tem que esperar o poder concedente fazer o dever de casa, que é elaborar um bom projeto, e apresentar sua proposta.

Borges frisa que, quanto mais exigências, maior o valor do pedágio.

— O setor privado vê a concessão como um negócio, não como uma benesse. Tudo depende do tamanho do investimento.

**O MAPA DAS ESTRADAS FLUMINENSES**

As rodovias que o estado quer transferir para a iniciativa privada



	Extensão a ser concedida, em km	Média veículos/dia
<b>Sul Fluminense</b>		
1 RJ-127	44	3.576
2 RJ-145	90,7	4.453
3 RJ-155	76,2	3.121
<b>Eixo Noroeste</b>		
4 RJ-122	35,9	3.500
5 RJ-158	7	395
6 RJ-160	51,8	6.483
7 RJ-186	102,3	4.898
<b>Litoral Norte</b>		
8 RJ-106	198,2	34.600
9 RJ-162	14,9	2.362
10 RJ-244	45*	100 mil*
<b>Vias metropolitanas</b>		
11 Via Light	18 (9,5km novos)	25.635
12 Linha Vermelha	21 (6km novos)	102.000
13 Transbaixada	14,2*	—



Fontes: edital para a realização das modelagens e DER. \*Projeção. Editoria de Arte