

Obras avançam nos canteiros da Linha 4 do Metrô do Rio de Janeiro

A um ano dos Jogos Olímpicos de 2016, o secretário de Estado de Transportes, Carlos Roberto Osorio, acompanhado por representantes das associações de Moradores e Comercial, da Barra da Tijuca, visitou os canteiros de obras da Linha 4 do Metrô (5 de agosto). A Linha 4 é o maior legado em transporte que a população do Rio de Janeiro ganhará com as Olimpíadas. Na Barra da Tijuca, as obras avançam nos canteiros da Ponte Estaiada e da Estação Jardim Oceânico, que está 100% escavada e em fase de acabamentos.

A Ponte Estaiada - suspensa por cabos de aço - ligará os túneis construídos no Morro do Focinho do Cavalo à Estação Jardim Oceânico sobre o canal da Barra da Tijuca, única parte onde os trens da Linha 4 poderão ser vistos fora do subterrâneo.
Os dois pilones da ponte, estruturas de concreto onde os estais são fixados, ultrapassaram 50 metros de altura e, ao fim da obra, chegarão a 72 metros. O trecho estaiado terá 250 metros de extensão e, na semana passada, os primeiros conjuntos de cabos de aço (estais) começaram a ser instalados. A ponte terá iluminação cenográfica feita pelo artista das luzes Peter Gasper, responsável pela iluminação do Cristo Redentor, quando o monumento completou 80 anos, e do Planalto Central.
"Teremos a ponte estaiada concluída também até o final deste ano. Com isso entramos numa etapa de acabamento de colocação de trilhos, instalação da sinalização metroviária para que em abril e maio comecemos os testes, sem passageiros. No dia 1° de junho de 2016, o metrô entra em operação assistida, levando passageiros fora do horário de pico, e 1° de julho entra em operação comercial, ligando a Barra da Tijuca ao Jardim Oceânico até Ipanema", disse o secretário Carlos Roberto Osorio.
Na Estação Jardim Oceânico, o secretário e os demais convidados fizeram o mesmo trajeto dos passageiros que chegarão, à Barra da Tijuca, a partir de junho de 2016: caminharam pelas plataformas de embarque e desembarque e subiram as escadas até o mezanino, onde as

bilheterias já foram construídas. A comitiva também acompanhou de perto a última fase de obra bruta desta estação, uma solução arquitetônica que valoriza a iluminação e ventilação naturais. Trata-se do “céu estrelado”, um arco de 68 metros de comprimento e 10,7 metros de largura no vão central da superfície da estação, que cobre a área de circulação de passageiros. Feito em concreto, do lado de fora, este arco formará um telhado verde, que tem a vantagem de promover isolamento térmico no subsolo e garantir um diferencial estético e ambiental. Para os passageiros, no entanto, a impressão dentro da estação será de um céu estrelado, isso porque haverá mais de uma centena de pontos de captação de luz natural. A 12 metros de altura do mezanino da estação, na área de circulação de passageiros, o arco será circundado por vidraças e aberturas laterais.
Ao fim da visita, as autoridades deixaram a estação pelo acesso de passageiros da Rua Fernando de Matos, onde até as escadas rolantes já foram instaladas. Este acesso está finalizado, com pastilhas nas paredes, piso de granito, guarda corpo, estruturas metálicas e cobertura de vidro com película antirresíduo, o que contribui para o conforto térmico, melhor visibilidade dos passageiros e integração com o paisagismo do entorno.

Andamento da obra
Já foram escavados mais de 12 km de túneis entre a Barra e Ipanema e falta apenas 1,3 km na ligação metroviária que estará em funcionamento em junho de 2016, antes dos Jogos Olímpicos. Os trilhos também estão sendo instalados e somam 16 km de extensão.
Quatro estações estão completamente escavadas e em fase de acabamentos: além de Jardim Oceânico, São Conrado, Antero de Quental e Nossa Senhora da Paz. Na Estação Jardim de Alah, no Leblon, que recebeu o Tunnel Boring Machine, o ‘Tatuzão’, no último dia 10 de julho, os colaboradores constroem o último acesso de passageiros à estação.
O equipamento passa por manutenção programada, enquanto é arrastado por dentro da estação, e voltará a escavar em direção à Estação Antero de Quental em setembro. Ao mesmo tempo em que escava, o ‘Tatuzão’ instala anéis de concreto (aduelas) que revestem o túnel. A produção das 2.754 aduelas necessárias para a construção de todo o túnel da Zona Sul foi concluída em julho de 2014.
"Agora a velocidade média do Tatuzão está acima do esperado e nós temos absoluta confiança na execução dos prazos e no cumprimento do cronograma. Então chegamos nessa marca de um ano antes dos jogos olímpicos com a Linha 4 do metrô absolutamente dentro do cronograma e com uma segurança muito grande", afirmou o secretário Osorio.

Nova linha será inaugurada em junho de 2016
Enquanto avançam as obras de infraestrutura da Linha 4 do Metrô, os sistemas que garantirão a energização para circulação dos trens estão sendo montados. O serviço de lançamento de cabos está sendo feito entre São Conrado e Leblon. Na primeira etapa, os cabos de energia da Linha 4 foram conectados à subestação Botafogo pela Linha 1 do Metrô, no trecho entre as estações Botafogo e Cantagalo. O serviço já foi executado nos túneis entre a Barra da Tijuca e a Estação São Conrado.
Em junho de 2016, a Linha 4 do Metrô entra em operação assistida, fora do horário de pico e com intervalos maiores no fluxo dos trens, para que os últimos ajustes operacionais sejam feitos. A operação comercial da nova linha nos mesmos horários das demais linhas do metrô será iniciada em julho de 2016, quando estarão funcionando as estações Nossa Senhora da Paz, Jardim de Alah, Antero de Quental, São Conrado e Jardim Oceânico. A Estação Gávea

teve o projeto alterado para ampliar a possibilidade de futuras expansões da malha metroviária do Rio. Por isso, o cronograma da estação foi modificado.
Doze dos 15 novos trens da Linha 4 chegaram à cidade e três deles já circulam com passageiros. As demais composições passam por testes e ajustes operacionais e, depois, vão operar na Linha 1 até que a Linha 4 seja inaugurada. Até dezembro, todos os trens estarão no Rio.

Foto: divulgação
FSB Comunicação