

ESPECIAL

BRT muda o perfil da mobilidade em Salvador

*NOVO MODAL DE TRANSPORTE VAI
REDUZIR DESLOCAMENTOS NA
REGIÃO MAIS MOVIMENTADA
DA CIDADE*

As obras para a implantação dos corredores viários do BRT que circulará pelas avenidas Vasco da Gama, Juracy Magalhães e ACM, ligando a Estação da Lapa à região da rodoviária, seguem a todo vapor em sua primeira etapa. O novo modal, sob a responsabilidade da Prefeitura, vai promover benefícios tanto para quem anda de transporte

público quanto de automóvel ou bicicleta com a implantação de faixas exclusivas e obras de mobilidade, a exemplo da construção de viadutos, elevados e de uma extensa ciclovia que se somará à existente na Avenida Luiz Viana Filho (Paralela). Além disso, o projeto prevê investimentos em intervenções de drenagem que prometem resolver o problema de alagamentos em períodos chuvosos em vias como a ACM. Isso sem falar no plantio de duas mil novas árvores no chamado "centro nervoso" da capital baiana e de novas áreas de convivência. E essa será apenas a primeira linha de BRT na cidade. Quer saber mais? Leia tudo sobre o BRT nas próximas páginas.



BRT vai mudar o perfil da mobilidade na primeira capital do Brasil

NOVO MODAL PRETENDE REDUZIR OS ENGARRAFAMENTOS NO CHAMADO "CENTRO NERVOSO" DE SALVADOR

Diminuir o tempo de tráfego nas vias, de forma que os usuários do transporte público e de veículos particulares ganhem em conforto, segurança e locomoção mais rápida, o que significa mais qualidade de vida. É isso que a Prefeitura espera com a implantação do primeiro sistema de BRT (*Bus Rapid Transit*) de Salvador. A primeira etapa de obras, ligando a região do Parque da Cidade ao Shopping da Bahia (2,9 km), já está em andamento, com a implantação das estruturas para a construção de viadutos elevados que fazem parte do projeto.

As intervenções deverão ser concluídas em 28 meses e fazem parte do eixo Investe do programa Salvador 360. As obras são executadas pelo Consórcio BRT Salvador. O valor para a execução da primeira etapa é de R\$ 212.781.070,50, com recursos oriundos de financiamento junto à Caixa Econômica Federal. Cerca de 700 empregos diretos serão gerados até o final das obras dessa primeira etapa.

Com o novo modal, a cidade dá mais um grande salto na área de mobilidade. Isso porque a obra vai possibilitar a criação de faixas segregadas para a circulação do BRT e pistas expressas para automóveis, além de uma ciclovia exclusiva que vai ligar a Lapa à região do Shopping da Bahia. Isso vai permitir, por exemplo, que os deslocamentos pelo chamado "centro nervoso da cidade", onde se concentra o maior número de postos de trabalho de Salvador, ocorram de forma mais rápida e com menos engarrafamento.

Além disso, o BRT será integrado ao metrô e ao ônibus comum. Ou seja, pagando apenas uma passagem será possível fazer a integração entre todos os modais de transporte público da cidade, com o mesmo valor da tarifa. Vale frisar que o BRT não fará o mesmo trajeto do metrô, que faz a ligação entre a Lapa e a região do Shopping da Bahia passando pela Avenida Mário Leal Ferreira (Bonoço), enquanto o novo modal vai circular pelas avenidas Vasco da Gama, Juracy Magalhães e ACM.

VIADUTOS E PISTAS - O BRT terá a capacidade de beneficiar 31 mil pessoas por hora, em horários de pico. Os veículos utilizados pelo sistema serão do tipo ônibus articu-

lados com capacidade para 170 passageiros, portas largas e comprimento máximo de 23 metros, operando a uma velocidade comercial de 25 a 40 km/h e com estações próprias para embarque e desembarque. Os tempos de percurso serão significativamente reduzidos se comparados aos atuais níveis de operação, até porque os veículos do BRT se deslocarão em vias exclusivas, sem pegar engarrafamentos ou semáforos.

Nesse primeiro trecho, as intervenções ainda envolvem a construção de três viadutos, sendo um no sentido Parque da Cidade/Lucaia, outro na direção Parque da Cidade/Shopping da Bahia e mais um no Shopping da Bahia, perto do Viaduto Raul Seixas. No Cidadela e na região do Hiper serão erguidos elevados paralelos para a implantação das estações em cada um desses locais.

E mais: vias expressas (uma em cada sentido) serão implantadas para facilitar a vida de quem utiliza o automóvel e quer se deslocar rapidamente para acessar a Avenida Luiz Viana Filho a partir da Avenida Garibaldi, e vice-versa, por exemplo. Nessas vias, não haverá semáforos, diminuindo consideravelmente a possibilidade de engarrafamentos.



Dez razões para o

Bus Rapid Transit

1 O BRT SERÁ UM ÔNIBUS MAIOR (23 METROS), COM AR-CONDICIONADO E QUE VAI FAZER A LIGAÇÃO

ENTRE A LAPA E A REGIÃO DA RODOVIÁRIA, PASSANDO POR AVENIDAS COMO A VASCO DA GAMA, JURACY MAGALHÃES E ACM, EM UM TRAJETO DIFERENTE DO REALIZADO PELO METRÔ.

2 POR CIRCULAR EM VIAS EXCLUSIVAS E SEGREGADAS DE TRÁFEGO, O BRT NÃO

VAI PEGAR SEMÁFOROS OU CRUZAMENTOS. POR ISSO, ELE VAI FAZER A LIGAÇÃO ENTRE A LAPA E A REGIÃO DA RODOVIÁRIA EM APENAS 16 MINUTOS.

3 CERCA DE 340 MIL PESSOAS CIRCULAM DIARIAMENTE DE ÔNIBUS COMUM NA REGIÃO POR

ONDE O BRT VAI PASSAR, COM A UTILIZAÇÃO DE 68 LINHAS. ALÉM DISSO, 7 EM CADA 10 PASSAGEIROS QUE UTILIZAM ÔNIBUS EM SALVADOR TÊM COMO PONTO DE PARTIDA OU DESTINO A REGIÃO POR ONDE O BRT VAI CIRCULAR.

4 O BRT SÓ VAI PARAR EM ESTAÇÕES PRÓPRIAS, CONFORTÁVEIS E MODERNAS,

DE FORMA PROGRAMADA. EM SITUAÇÕES NORMAIS, NUNCA HAVERÁ ATRASO.

OS ÔNIBUS ESPECIAIS DO BRT CIRCULARÃO POR VIAS EXCLUSIVAS E CONTARÃO COM ESTAÇÕES DE EMBARQUE E DESEMBARQUE DE PASSAGEIROS



Intervenções divididas em etapas

Uma das mais importantes intervenções viárias já realizadas na capital baiana, o sistema BRT englobará mais duas etapas. O segundo trecho, do Cidade Jardim (Parque da Cidade) até a Estação da Lapa, será licitado até o início do ano que vem e terá 5,5 km de extensão. As obras preveem também a implantação dos viadutos na Avenida Garibaldi e elevados paralelos no Vale das Pedrinhas e Cidade Jardim. O projeto do trecho dois contará com recursos do Orçamento Geral da União (OGU), além de verba do Programa de Financiamento das Contrapartidas do Programa de Aceleração do Crescimento (CPAC), já assegurada.

Deste modo, os trechos de corredores exclusivos ligarão a Estação da Lapa à região do Shopping da Bahia, atendendo in-

clusive a população do entorno das avenidas Vasco da Gama, Juracy Magalhães e ACM, no chamado "centro nervoso" da primeira capital do Brasil e em um traçado totalmente diferente daquele feito pelo metrô. O projeto foi idealizado para fazer a integração entre os dois principais polos econômicos da cidade: o Centro Histórico e a região do Shopping da Bahia.

O percurso total, em ônibus articulados e climatizados, será completado em 16 minutos e permitirá ao passageiro se deslocar na rede de transporte público para outros pontos da cidade por meio de 10 estações de transbordo. São elas: Lapa, Vasco da Gama, Ogunjá, HGE, Rio Vermelho, Vale das Pedrinhas, Cidade Jardim, Parque da Cidade, Itaigara, Pituba, Cidadela, Hiper e Shopping da Bahia. Vale lembrar ainda que

as obras envolvem intervenções de macrodrenagem, urbanização e paisagismo, além da implantação de ciclovias.

Nos demais trechos serão implantadas novas vias exclusivas para o sistema, e as intervenções também contarão com obras de macrodrenagem, urbanização e paisagismo ao longo do corredor de transporte e a implantação de ciclovias.

EXPANSÃO - Também está previsto no BRT o projeto de expansão (etapa três), que vai do Parque da Cidade ao bairro da Pituba, nas imediações do Posto Namorados. Com 1,8 km, essa terceira etapa prevê a implantação das estações Parque da Cidade e Itaigara, além do Terminal Pituba, que fará integração com outros modais.



UM DOS VIADUTOS QUE SERÁ CONSTRUÍDO FACILITARÁ O ACESSO AO BAIRRO DO ITAIGARA

<p>5</p> <p>O BRT POLUI MENOS DO QUE O ÔNIBUS COMUM E,</p> <p>POR SER UM TRANSPORTE MELHOR, VAI PERMITIR QUE MAIS PESSOAS DEIXEM OS SEUS CARROS EM CASA PARA TRABALHAR. ALÉM DISSO, ELE PODERÁ SER ELÉTRICO OU HÍBRIDO.</p>	<p>6</p> <p>POR UTILIZAR PNEUS, O BRT, QUE FOI INVENTADO NO BRASIL E UTILIZA TECNOLOGIA</p> <p>100% NACIONAL, PODE TER LINHAS EXTENSIVAS, DEIXANDO AS VIAS EXCLUSIVAS QUANDO NECESSÁRIO. ALÉM DISSO, ELE PODERÁ SER EXPANDIDO MAIS RAPIDAMENTE PARA O SUBÚRBO E O CENTRO DA CIDADE, COMO PREVE A PREFEITURA EM SEU PLANO DE MOBILIDADE.</p>	<p>7</p> <p>O PROJETO DO BRT ENVOLVE, ALÉM DA CONSTRUÇÃO DAS VIAS</p> <p>EXCLUSIVAS, A IMPLANTAÇÃO DE VIADUTOS QUE IRÃO SOLUCIONAR O PROBLEMA DA MOBILIDADE EM ÁREAS SENSÍVEIS DA CIDADE. MESMO QUEM UTILIZA AUTOMÓVEL SERÁ BENEFICADO COM A ELIMINAÇÃO DE SEMÁFOROS, CRUZAMENTOS E RETORNOS.</p>	<p>8</p> <p>O PROJETO DO BRT PREVÊ, AINDA, INVESTIMENTOS QUE IRÃO SOLUCIONAR PROBLEMAS DE ALAGAMENTO EM VIAS IMPORTANTES DE SALVADOR.</p> <p>JUNTO COM OS CORREDORES EXCLUSIVOS DO BRT, A CIDADE VAI GANHAR UMA CICLOVIA SEGREGADA, LIGANDO A LAPA À REGIÃO DA RODOVIÁRIA.</p>	<p>9</p> <p>O BRT SERÁ 100% INTEGRADO AO METRÔ E AO ÔNIBUS COMUM, COM TARIFAS QUE ESTARÃO DE ACORDO COM AS COBRADAS POR ESSES MODAIS.</p>	<p>10</p>
---	---	---	--	---	------------------

BOM

RÁPIDO

**E VAI
TRANSFORMAR
SALVADOR.**

**POR QUE
BRT?**

**PORQUE VAI
MELHORAR O
TRANSPORTE,
AGILIZAR O TRÂNSITO
E TRANSFORMAR
SALVADOR.**



PORQUE VAI
**LIGAR A LAPA À
RODOVIÁRIA EM 16 MIN.**



PORQUE VAI
**BENEFICIAR 340 MIL
PESSOAS POR DIA.**



PORQUE VAI TER
8,5KM DE CICLOVIA.



PORQUE
**2 MIL NOVAS ÁRVORES
SERÃO PLANTADAS.**



PORQUE VAI ACABAR
**COM OS ALAGAMENTOS
NA AV. ACM E LUCAIA.**



PORQUE
**OS ÔNIBUS VÃO TER
AR-CONDICIONADO.**



PORQUE HAVERÁ
**ESTAÇÕES ESPECIAIS
PARA O BRT.**



PORQUE VAI TER
**VIA EXPRESSA PARA
CARROS.**



PORQUE É O MELHOR
**CUSTO-BENEFÍCIO ENTRE OS
SISTEMAS DE TRANSPORTES.**

BRT
SALVADOR



SALVADOR
PREFEITURA
PRIMEIRA CAPITAL DO BRASIL

Projeto prevê compensações ambientais

AO LONGO DO TRAJETO DO BRT SERÃO PLANTADAS DUAS MIL NOVAS ÁRVORES

As obras de implantação dos corredores exclusivos do BRT asseguram a compensação por árvores suprimidas, além do transplante de vegetais, paisagismo, ciclovia e construção de áreas de convivência. No total, das cerca de 500 árvores - ou vegetais - do primeiro trecho das intervenções (entre o Parque da Cidade e a região da rodoviária), 154 serão suprimidas e 169 transplantadas. Além disso, dois mil novos espécimes oriundos da Mata Atlântica serão plantados na cidade como compensação, seguindo o que determina o Plano Diretor de Arborização Urbana de Salvador, elaborado pela Prefeitura e aprovado em 2017.

O processo de transplante começou desde o início das obras. Até agora, já foram transplantados para o Parque da Cidade mais de 40 árvores ou vegetais. Esse processo de preservação ambiental e arborização se soma a outras iniciativas em prol da sustentabilidade, que também serão marcas do BRT, a exemplo do uso da energia solar nas estações de embarque e desembarque e também da provável implantação, em fase de estudos, de ônibus elétricos para o novo modal de transporte.

Outro ponto importante é que, com um sistema de transporte atuando na área mais movimentada da cidade (en-

tre as avenidas Vasco da Gama, Juracy Magalhães e ACM), as pessoas poderão ser estimuladas a deixarem os carros para ir ao trabalho. Até porque haverá a integração total entre BRT, metrô e ônibus comum, diminuindo os tempos de percurso e assegurando mais qualidade de vida às pessoas, o que também significa mais sustentabilidade.

E mais: com o BRT e os seus veículos maiores, mais confortáveis e velozes, menos ônibus irão circular por essa área de Salvador, o que significa uma redução da poluição. Ou seja, as vantagens são inúmeras para o meio ambiente e também para a qualidade de vida dos cidadãos, que terão ainda novos espaços de convivência, todos arborizados, e uma extensa ciclovia segregada.

CUIDADOS - "Os cuidados ambientais fazem parte da rotina diária do projeto. A princípio, foram analisados impactos atuais naquele trecho da cidade, comparando perdas e ganhos. Uma árvore que se situe no espaço urbano é um fito-cidadão com direitos e deveres. Direito de ser protegida e cuidada, e deveres por causa das obrigações em gerar sombra e de manter a ecofauna", pontuou o autor do projeto do BRT, o engenheiro e urbanista Lourenço Valadares.



JEFFERSON PEIXOTO/SECOM



BRUNO CONGEM/SECOM

O TRANSPLANTE DE ÁRVORES É UMA DAS MEDIDAS PARA MINIMIZAR OS IMPACTOS DAS OBRAS AO MEIO AMBIENTE

Audiências asseguram a transparência das intervenções

Antes de iniciar as intervenções, e mesmo após o começo das obras, a Prefeitura, por meio da Secretaria de Mobilidade (SEMOB) e do Consórcio BRT, realizou uma série de audiências e reuniões para debater o projeto. Esses eventos ocorreram em locais como a sede do Ministério Público da Bahia, instituições como o CREA-BA, órgãos e entidades ambientais e associações de moradores de diversos bairros no entorno das intervenções.

O presidente da Associação AMO Horto, Coda Leal Costa, aprovou a audiência realizada na sede da entidade e afirmou que os esclarecimentos foram importantes para acabar com as "fake news" e dúvidas sobre o BRT. "Sou favorável a toda mudança que venha a beneficiar a cidade porque Salvador está atrasada 40 anos na área da mobilidade. E esse projeto vai ser importante tanto para os moradores do Horto quanto para os de toda a região. Estamos cansados de perder horas em engarrafamentos nessa região da cidade", avaliou o Coda Leal Costa.

Uma das reuniões em localidades próximas ao trajeto do BRT aconteceu no bairro da Polêmica. Animada com os benefícios urbanísticos e as facilidades para deslocamento após a conclusão do trecho, a estudante de Fisioterapia Ana Paula Oliveira, que há quase 40 anos mora na localidade, afirmou que as transformações ocasionadas pelo BRT irão possibilitar maior qualidade de vida aos moradores. Isso porque as pessoas vão passar menos tempo em deslocamentos.

A facilidade em completar o trajeto que tem início na rodoviária e termina na Estação da Lapa em 16 minutos foi uma das questões que chamou a atenção da estudante. "O tempo que a gente perde no trânsito hoje é grande. Depois do BRT, a gente vai ganhar tempo para viver, aproveitar a família. Eu tenho uma filha de 23 anos que me cobra atenção, já que chego sempre tarde por conta do transporte público. Futuramente, serei avó e precisarei estar perto deles", explicou.



JEFFERSON PEIXOTO/SECOM

MORADORES DA POLÊMICA DEBATERAM E APROVARAM O PROJETO DO BRT DE SALVADOR

BRT vai reduzir poluição em Salvador

EXPECTATIVA DA PREFEITURA É QUE O NOVO MEIO DE TRANSPORTE SEJA MOVIDO A ENERGIA ELÉTRICA

Rápido, confortável, com ar-condicionado e livre de congestionamentos, o BRT de Salvador também vai ajudar a diminuir a poluição na cidade. Mesmo que sejam movidos a diesel, estudos demonstram que, onde foram implantados, os veículos do BRT (sigla em inglês para "ônibus rápido") contribuíram com o meio ambiente nesse sentido. No caso de Salvador, a Prefeitura pretende que o modal seja elétrico, com baterias recarregáveis, e tudo caminha para que isso aconteça. Nesse caso, ele seria "zero" poluente.

Segundo a Prefeitura, já estão sendo feitos estudos para que o BRT seja elétrico, utilizando baterias recarregáveis. Hoje, essa tecnologia está bem mais barata e eficiente do que antes. De modo que é perfeitamente viável que seja dessa forma. Outra notícia boa é que as estações de embarque e desembarque do BRT já serão construídas para que funcionem com energia solar.

Mesmo movido a diesel, o BRT reduz a poluição nas cidades, segundo estudos como o "Social, Environmental and Economic Impacts of BRT Systems", do World Resources Institute (WRI). Esse estudo levantou informações sobre o funcionamento do modal em cidades como Bogotá, Pequim e a Cidade do México.

De acordo com o estudo, o sistema TransMilenio, que circula na capital colombiana, é responsável pela redução anual de um milhão das emissões de dióxido de carbono

(Total Carbon Dioxide Content - tCO2), além de garantir um declínio de 43% no dióxido de enxofre, 18% do número de oxidação (NOX) e de 12% de material particulado. Já na capital mexicana, a operação da linha Metrobus 1 resultou em reduções significativas de monóxido de carbono, benzeno e material particulado (PM2.5).

QUALIDADE DE VIDA - A implantação do sistema responde diretamente pela redução de seis mil dias de trabalho perdidos, 12 novos casos de bronquite crônica e três mortes por ano, resultando em uma economia de US\$ 3 milhões anuais para o sistema de saúde. Em Pequim, usuários do BRT adicionaram 8,5 minutos de caminhada diária após o início da operação do sistema.

O BRT de Salvador possui todas as características necessárias para que um empreendimento seja considerado sustentável. Ele é economicamente viável, pois sua implantação e operação têm custos compatíveis e não demandam subsídios. É socialmente justo, pois atende diariamente a mais de 340 mil passageiros de bairros populares. É ambientalmente equilibrado, pois ajuda a reduzir emissões de gases poluentes, incentiva o transporte público e haverá o plantio de mais de duas mil árvores e uma ciclovia ao longo de todo o projeto. Então, amparados nesses três pilares, faz-se necessário pensar a sustentabilidade como um conceito que vai além da gestão de recursos naturais. É preciso se sustentar nesses fatores.

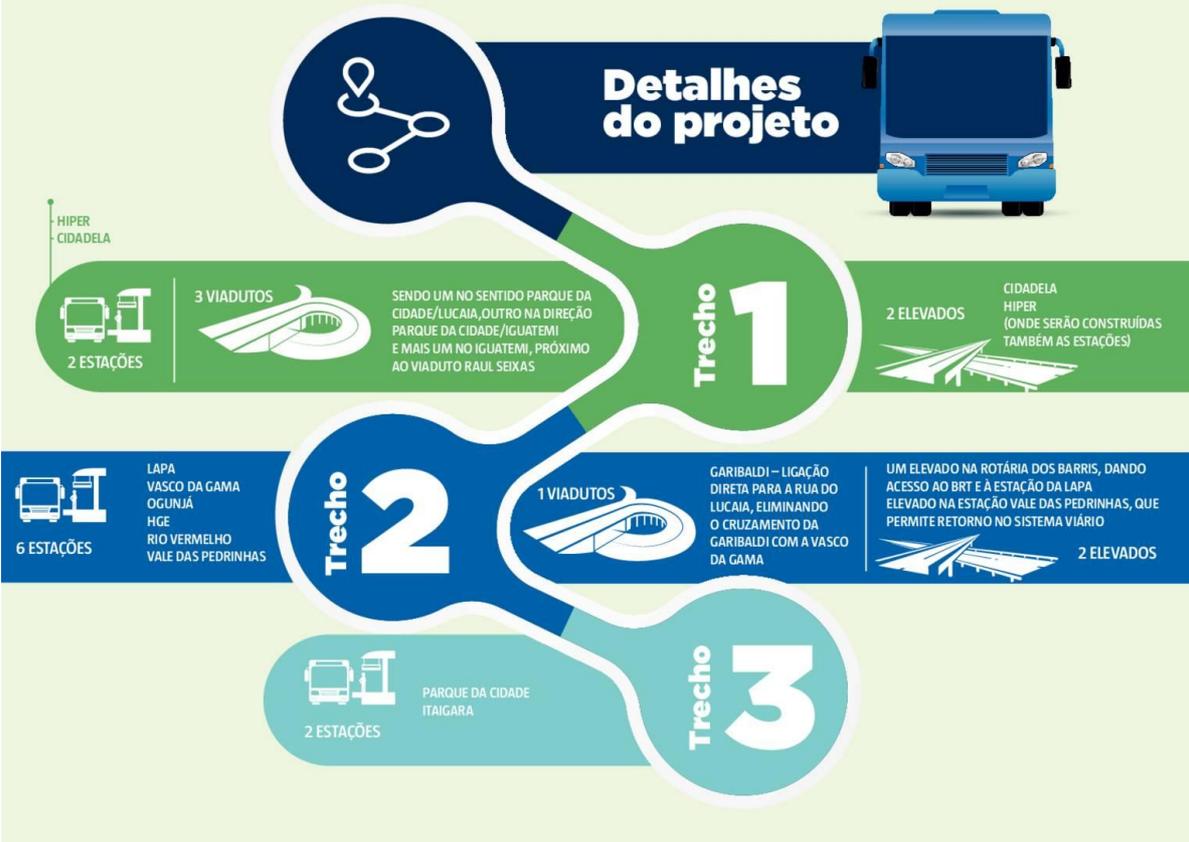


BRUNO CONCHA/SECOM

Você sabia?



ALÉM DE REDUZIR A POLUIÇÃO, O PROJETO DO BRT PREVÊ INTERVENÇÕES NO CANAL DA AVENIDA ACM PARA ACABAR COM OS CONSTANTES ALAGAMENTOS EM PERÍODOS CHUVOSOS, OUTRO FATOR QUE MELHORARÁ A QUALIDADE DE VIDA DE QUEM MORA OU TRANSITA PELA VIA. ESSAS INTERVENÇÕES TÊM COMO RESPALDO ESTUDOS REALIZADOS POR TÉCNICOS QUALIFICADOS.



Prefeitura planeja expansão do BRT até 2025

MODAL VAI CHEGAR A REGIÕES COMO A ORLA E O SUBÚRBIO, SEGUNDO O PLANO DE MOBILIDADE

Além da ligação entre a Estação da Lapa e a região da rodoviária, passando pelas avenidas Vasco da Gama, Juracy Magalhães e ACM, a Prefeitura pretende implantar, até 2025, outras seis linhas de BRT (sigla em inglês para "ônibus rápido"). O novo modal vai chegar a regiões como o Subúrbio Ferroviário, Águas Claras, Orla e Centro da cidade, o que está previsto no Plano de Mobilidade de Salvador.

Por ser um modal mais versátil, mais barato e de operação mais fácil do que qualquer sistema sobre trilhos, o BRT poderá ser expandido rapidamente para todas as regiões da cidade após a implantação da primeira linha, entre a Lapa e a região da rodoviária. Segundo a assessoria de comunicação da Prefeitura de Salvador, essa primeira linha é a que exige um investimento maior em melhorias de trânsito e infraestrutura para acabar com engarrafamentos e alagamentos em períodos chuvosos.

Entre 2018 e 2025, Salvador terá outras seis linhas de BRT. Serão elas: Paripe - Corsário (via Avenida 29 de Março); Lobato - Paripe - Pituáçu - Corsário - Calçada - Lobato (circular via Avenida Gal Costa); Metrô Aeroporto - Praça da Sé (via Octávio Mangabeira); Corsário - Retiro (via Avenida Magalhães Neto e Avenida Luís Eduardo Magalhães); Águas Claras - Bairro da Paz (como reforço ao itinerário da 29 de Março); e Corsário - Pituáçu - Pirajá (reforço ao itinerário da Gal Costa).

Serão atingidas áreas da cidade hoje não beneficiadas diretamente pelo metrô, como a Orla. Os dois modais serão totalmente integrados. Assim como o BRT será integrado ao ônibus convencional. Haverá também linhas de BRS, ônibus que irão pegar passageiros nos bairros e deixá-los no BRT, para alimentar esse sistema. Segundo especialistas, uma cidade como Salvador, para ter uma melhor mobilidade, precisa ter modais de transporte diversificados.

MENOS TEMPO - Na primeira linha, entre a Lapa e a rodoviária, a viagem vai durar apenas 16 minutos no novo modal e 340 mil pessoas serão beneficiadas diretamente, o equivalente ao número de usuários diários de transporte público nessa região. Isso porque o projeto do BRT vai além da simples implantação de um novo modal de transporte. Serão construídos viadutos, elevados, uma ciclovia segregada e investidos recursos em macro e microdrenagem para solucionar problemas de alagamento nas avenidas Juracy Magalhães e ACM.

O BRT funciona hoje em quase 170 países, está em expansão em mais de 50 e em implantação em pouco mais de 120 cidades, incluindo Salvador. Mas o investimento que está sendo feito na capital baiana, nessa primeira linha, é muito maior do que simplesmente implantar o BRT, segundo a Prefeitura. É um projeto mais completo e maior, que vai facilitar a vida também de quem anda de carro ou de bicicleta, resolvendo problemas históricos da cidade.

O primeiro trecho já está em fase inicial de intervenção, entre o Parque da Cidade e a estação integrada com o metrô na área da rodoviária. O investimento é de R\$ 212 milhões. As obras estão a cargo do Consórcio BRT.

O BRT FUNCIONA EM QUASE 170 PAÍSES, ESTÁ EM EXPANSÃO EM MAIS DE 50 E EM IMPLANTAÇÃO EM POUCO MAIS DE 120 CIDADES, INCLUINDO SALVADOR. OU SEJA, O MODAL É CONSIDERADO MODERNO EM DIVERSOS PAÍSES, EM TODOS OS NÍVEIS DE DESENVOLVIMENTO.

Você sabia?

Conheça as linhas

AS LINHAS PROPOSTAS PARA O BRT SÃO:



A LINHA DE BRT QUE VAI LIGAR A LAPA À REGIÃO DA RODOVIÁRIA, JÁ EM FASE DE CONSTRUÇÃO, SERÁ APENAS A PRIMEIRA NA CIDADE

