RIO-2016 CONTAGEM REGRESSIVA

Água da Baía. Por exigência da Federação Internacional de Vela/ISAF, as raias da Baía de Guanabara passarão por dois eventos-teste, em 2014 e 2015, antes dos Jogos. Poluição é uma preocupação.

No meio da cidade. Pela primeira vez em muito tempo as competições olímpicas de remo, na Lagoa Rodrigo de Freitas, serão num local urbano e não afastadas da sede, como ocorreu em edições anteriores.

METRÓPOLE

Em jogo, a transformação do Rio

CLAUDIO NOGUEIRA, LUIZ ERNESTO MAGALHÃES E SELMA SCHMIDT
granderio@oglobo.com.br

Com BRTs, VLT, metrô, trens e barcas integrados, modernizados e ampliados, os deslocamentos nos meios públicos de transporte serão mais rápidos, acessíveis e confortáveis em 2016, na Região Metropolitana do Rio. O sonho olímpico só vai virar realidade se todo o pacote planejado para melhorar a mobilidade, que soma cerca de R$ 20 bilhões em investimentos, for concluído. Num exercício de futurologia, técnicos do Comitê Rio-2016 já fazem simulações que desenham uma cidade totalmente transformada dentro de três anos. Os primeiros resultados dessas projeções mostram, por exemplo, que, com o término das intervenções projetadas, uma pessoa poderá ir de Copacabana à Deodoro em uma hora, usando metrô até a Barra e, depois, seguindo de BRT. Hoje, dependendo do horário, o passageiro pode passar mais de duas horas para percorrer o trajeto de cerca de 45 quilômetros.

Sim, é um projeto para encantar um dos caminhões mais longos para quem irá assistir aos jogos, mas os transportes públicos têm, sem dúvida, o lugar mais alto no pódio dos chamados legados: tudo aquilo que, depois da festa, fica para o Rio e seus moradores.

— Temos confiança de que tudo o que foi estruturado para os transportes será executado. Será possível oferecer mobilidade para o público que for assistir aos jogos, causando pouco impacto na cidade. Será um belo legado — diz Kleber Carvalho, diretor de Transportes do Comitê Rio-2016. O gerente-geral de Transportes do Comitê Rio-2016 complementa:

— No futuro, teremos maior rapidez nos deslocamentos, mais acessibilidade e conforto.

A pretensão obedece a cuidados quase científicos. Uma das ferramentas de estudo do grupo de transportes do comitê é um diagrama que mostra a rede de transportes públicos daqui a mil dias. O grupo começou também a fazer projeções sobre tempos de deslocamento nesses meios de locomoção, que serão usados pelo público dos Jogos. Os atletas e credenciados usarão ônibus e outros veículos alugados, que circularão em faixas especiais.

Alguns investimentos correm contra o tempo. Apesar do cronograma de obras ter sido revisto diversas vezes, o governo garante ser possível entregar a Linha 4 do Metrô para os Jogos-2016. Mas, das seis estações projetadas, a da Gávea não estará aberta ao público como admite, pela primeira vez, o secretário estadual da Casa Civil, Regis Fichtner:

— As obras terão terminado durante as Olimpíadas. Mas existe uma perna em Y para a Gávea, que exige uma série de testes operacionais. Por isso, ela só será entregue no fim de 2016.

Para o secretário municipal de Transportes, Carlos Roberto Osorio, os mil dias para as Olimpíadas coincidem com o período mais crítico para a mobilidade no Rio nos últimos anos, porque a cidade passa por um momento de transição. Parte das frotas de trens da SuperVia e do metrô, que foram compradas para ampliar a capacidade dos dois sistemas, ainda não chegou. Do lado da prefeitura, novas frentes de obras de corredores de BRTs foram abertas para atender aos projetos Transcarioca (Barra-Aeroporto Tom Jobim), Transoeste (trecho de Campo Grande) e Transolímpico (Barra-Deodoro). O Elevado da Perimetral já foi fechado, criando ainda mais transtornos ao trânsito. Mas a situação vai melhorar, promete Osorio:

— Estamos num momento de pico de obras. Algumas serão entregues no ano que vem, como o BRT Transcarioca. Devemos abrir o BRT por etapas para facilitar a racionalização do serviço.

Nem tudo, porém, tem sido conforme o figurino. Após as manifestações de junho, a prefeitura suspendeu o reajuste das tarifas dos ônibus e, com isso, os empresários já não garantem que toda a frota terá ar-condicionado até 2016. Pelo mesmo motivo, foi suspenso o bilhete único para o metrô.

Os corredores de BRTs também tiveram imperfeições. Em Magalhães Bastos, a demora nas negociações para a liberação de uma área militar retardou, em pelo menos seis meses, as obras do Transolímpico. No Transcarioca, mudanças no traçado, que corta a Zona Norte, exigiram revisões no projeto. No Transoeste, as obras em Campo Grande, que deveriam ficar prontas em setembro, ainda não terminaram, devido a discordâncias entre a prefeitura e a empreiteira, que acabou substituída.

Dos quatro corredores de BRTs, só não tiveram início as obras do Transbrasil. Ontem, houve a primeira detonação do túnel do Transolímpico, na Serra do Engenho Velho. A prefeitura prepara também a licitação para implantar o chamado Lote Zero do BRT Transoeste (Alvorada-Downtown).

No processo de renovação dos transportes, a tradicional frota de ônibus do Centro será substituída por uma rede de seis linhas de VLTs (Veículos Leves sobre Trilhos). O investimento total chega a R$ 1,2 bilhão, através de uma parceria público-privada com a prefeitura, com duração de mais de 20 anos. O presidente do VLT Centro, Cláudio Andrade, explica que, nesse momento, a empresa se dedica a elaborar os projetos que servirão de base para a implantação do sistema.

VEÍCULOS LEVES, A NOVIDADE PARA O CENTRO

A proposta é inaugurar o VLT por etapas. A primeira será a implantação do trecho Vila de Mídia/Santo Cristo/Praça Mauá/Cinelândia (segundo semestre de 2015). A segunda inclui ligações com a estação das barcas e o Aeroporto Santos Dumont, que entram em operação no primeiro semestre de 2016. Cláudio acrescenta que, dos 32 trens com capacidade para 400 passageiros cada, cinco serão fabricados na Espanha e os outros 27, no Brasil.

— A previsão é que os primeiros trens cheguem no primeiro semestre de 2015 para iniciarmos os testes operacionais. Será uma mudança no conceito de transportes. O ar-condicionado das composições, por exemplo, terá uma temperatura sempre na faixa de 23, 24 graus.

Já a SuperVia promete concluir até 2016, em parceria com o governo do estado, um programa que totaliza investimentos de R$ 2,4 bilhões. Daqui a mil dias, a concessionária espera ter uma frota modernizada, com 221 trens, todos com ar-condicionado. As primeiras 30 composições chinesas começam a circular em 2012. A SuperVia antecipou a compra de mais 20 trens, só previstos para o período entre 2017 e 2020: eles estreiam em fevereiro do ano que vem. Em abril, devem começar a circular outros 60 trens chineses comprados pelo estado.

Para melhorar o serviço de barcas, o estado está investindo R$ 273 milhões na compra de nove embarcações. Sete são chinesas e farão o trajeto Rio-Niterói; a primeira deve chegar em julho de 2014 e as demais, até agosto de 2015. As outras duas barcas para o trecho Angra dos Reis-Mangaratiba, fabricadas no Ceará, entram em operação em 2015.

Na tentativa de recuperar o tempo perdido, o superintendente do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit), Marcelo Cotrin, anunciou que o último trecho do Arco Metropolitano do Rio (Itaboraí-Itaguaí) finalmente sairá do papel: a duplicação de 25 quilômetros da BR-493 (Manilha-Magé). A expectativa de Cotrin é que a obra, estimada em R$ 405 milhões, comece a ser feita em dezembro ou, o mais tardar, em janeiro de 2014. Serão dois anos para fazer a nova pista e mais um para restaurar a antiga. Logo, a reforma da pista antiga não ficará pronta para os Jogos.

— Nessa rodovia, onde circulam muitos caminhões, os congestionamentos viraram rotina — diz o superintendente.

Maior complexo rodoviário do Rio, com 140 quilômetros, o Arco Metropolitano interligará quatro rodovias e desviará mais de 40 mil veículos por dia da Av. Brasil, Via Dutra e Linha Vermelha. O trecho de cinco quilômetros até o Porto de Itaguaí, executado pelo Dnit, fica pronto este ano. Apesar do atraso, os 70,9 quilômetros (Caxias-Itaboraí) — sob a responsabilidade do estado e que custaram R$ 1,6 bilhão — devem ser inaugurados no fim deste ano.

— Com o Arco, o estado vai se consolidar como um dos principais centros logísticos do país, além de estruturar a mobilidade urbana do Rio, desafogando as principais vias expressas — aposta o secretário estadual de Obras, Hudson Braga. ●

Linha 4. A Estação Nossa Senhora da Paz, Copacabana

Instalação. A Vila Olímpica vai abrigar os atletas

Canteiro. O Parque Olímpico surge também na Barra

Expresso. O BRT Transoeste, legado para a cidade

ENTREVISTA

Fernando Azevedo

Um general assume o comando das ações

LUIZ ERNESTO MAGALHÃES
luiz.magalhaes@oglobo.com.br

Ex-diretor do Departamento de Desporto Militar, o general Fernando Azevedo e Silva começou a trabalhar na quarta-feira como presidente da Autoridade Pública Olímpica, no lugar de Márcio Fortes de Almeida, que deixou o cargo há quatro meses. Carioca e botafoguense, ele traz o esporte na veia. Ex-atleta das seleções militares de vôlei e paraquedismo, presidiu a Comissão Desportiva do Exército durante os preparativos para os Jogos Mundiais Militares (de 2011, Rio, que será o mundachuva dos Jogos, falou pela primeira vez ao GLOBO.

• Qual a sua prioridade na APO?

A prioridade é fechar a matriz de responsabilidades que define a atribuição de cada nível de governo. Criamos uma força-tarefa e esperamos redigir o documento até o fim do ano. O TCU e o Comitê Olímpico Internacional já cobraram isso.

• O que mais lhe preocupa?

O Brasil está cumprindo as exigências das federações. E a prefeitura tem papel fundamental nos preparativos. Assumiu inclusive tarefas que seriam do estado, com apoio do município. O que está sem muita flexibilidade é o Parque de Deodoro. A margem de tempo é pequena, mas o projeto vai sair.

No comando. Fernando Azevedo

• O prefeito Eduardo Paes chegou a afirmar que não via necessidade da APO...

Isso foi uma questão política. Mas ele sabe que está em jogo o nome do Rio de Janeiro e do Brasil. Não tenho dúvida de que, assim como eu, ele sabe que tem uma missão a cumprir, e qualquer ajuda é bem vinda. Os projetos da prefeitura de BRTs, por exemplo, estão bem encaminhados. São obras necessárias para a cidade que os Jogos Olímpicos ajudaram a alavancar.

• A APO cumpriu seu papel até agora?

Não quero olhar para trás. Tenho que olhar para a frente. É reta final. Hoje são mil dias. A partir de amanhã, a contagem regressiva terá um dígito a menos: 999, 998 dias...

• As manifestações de rua nos Jogos de 2016 são uma preocupação?

A manifestação pacífica é válida em regimes democráticos. Mas não pode impedir a realização das competições. O planejamento de segurança está levando em conta isso.

• Como sua experiência na organização dos Jogos Mundiais Militares pode ajudar?

Montei as equipes brasileiras trazendo atletas de alto rendimento para competir pelas Forças Armadas. Nos Jogos de Pequim, 40% das medalhas de ajgos países tinham sido conquistadas por militares. Em 2012, em Londres, tínhamos 260 atletas, sendo que 67 eram militares. Desses, cinco conseguiram medalhas. Em 2016, acho que essa contribuição vai aumentar. Devemos chegar a 100 pessoas não só atletas, mas também pessoal de apoio, técnicos e fisioterapeutas.

• O senhor acha viável a meta de o Brasil ficar entre os dez primeiros no quadro de medalhas?

Ambiciosa, mas uma boa meta. Vamos lembrar que, nos Jogos Paralímpicos, a meta é ficar entre os cinco primeiros. ●

RIO-2016 CONTAGEM REGRESSIVA

Zona Norte. Ainda dependendo de reformas, em especial na cobertura, o Engenhão vai ser, em 2016, a casa dos maiores astros mundiais do atletismo.

Outras praças Como é costume nos Jogos, o torneio de futebol terá partidas em outras quatro cidades, além da final no Maracanã: São Paulo, no Itaquerão (foto), Belo Horizonte, Brasília e Salvador.

MUTANTE

que vive um sonho olímpico

Equipamentos olímpicos, Porto Maravilha, macrodrenagem da Bacia de Jacarepaguá e muito mais. A infraestrutura da cidade entrou num ritmo acelerado de mutação. E, de quebra, essa corrida para preparar o Rio para as Olimpíadas tem estimulado experiências novas e projetos sustentáveis. O Consórcio Ilha Pura, que construí a futura Vila dos Atletas, na Barra da Tijuca, implantou uma usina no próprio canteiro de obras para fabricação de mais de 400 mil metros cúbicos de concreto e, para ficar dentro do espírito dos Jogos, vale dizer que a produção é quantidade suficiente para construir 170 piscinas olímpicas.

— A medida evitará um milhão e meio de quilômetros de viagens de caminhões aos canteiros, reduzindo o impacto no trânsito e economizando combustível — observa o diretor-geral do empreendimento, Mauricio Cruz.

Nos próximos anos, só o canteiro da Vila dos Atletas chegará a empregar até cinco mil operários simultaneamente. Isso dá uma ideia da grandiosidade de tudo que está acontecendo em vários pontos da cidade. Como falta mão de obra, o consórcio passou a oferecer em comunidades carentes vizinhas cursos de formação em carpintaria e eletrotécnica. O que, por sua vez, dá a ideia do efeito multiplicador de cada obra.

Para o presidente da Rio Negócios, Marcelo Haddad, a cidade se aproveita dos megaeventos realizados desde os Jogos Pan-Americanos (2007) para acelerar a modernização da infraestrutura:

— Sem os eventos, o Rio também teria o Porto Maravilha, os BRTs e melhorias em seu sistema de telecomunicações. Mas o ritmo de implantação seria bem menor.

Até na área de segurança, os Jogos vão render frutos para a cidade. Por email, a Secretaria Extraordinária de Segurança para Grandes Eventos (Sesge), subordinada ao Ministério da Justiça e que coordena o planejamento do setor para as Olimpíadas, informa que "todos os equipamentos necessários à garantia de Jogos seguros serão adquiridos e entregues, como legado, às forças de segurança pública". O orçamento da segurança ainda está sendo fechado, mas a Sesge antecipa que os investimentos devem somar R$ 1,15 bilhão. No próximo ano, serão gastos R$ 265 milhões. Em 2015, os investimentos serão ainda mais gordos: R$ 571 milhões. O restante (R$ 329 milhões) será aplicado em 2016.

Ainda segundo a Sesge, o Sistema Integrado de Comando e Controle, já utilizado na Copa das Confederações e que será adotado na Copa do Mundo de 2014, será plenamente aproveitado nas Olimpíadas. O órgão assegura que o Brasil estará preparado para ter jogos "seguros e pacíficos". E, embora sem dar detalhes, diz que serão usados "os meios tecnológicos mais avançados e as estratégias de atuação mais eficientes para alcançar esse objetivo". Afirma ainda que o maior legado a ser entregue ao estado é "a criação da cultura da ação integrada das forças, com o emprego de policiais capacitados para atender às demandas".

Já o prefeito Eduardo Paes afirma que o planejamento do evento tem como diretriz aproveitar as Olimpíadas para investir naquilo que trará melhorias para a população. É o caso dos BRTs que, além de benefícios para a circulação viária, também apostam numa nova estética urbana com suas pontes estaiadas.

— Nesses mil dias, tudo será desafiador — diz Paes. — Um dos grandes exemplos é a demolição da Perimetral. Num prazo de seis, sete anos, estamos investindo o que normalmente levaríamos de 30 a 40 anos. A principal preocupação é com o investimento em infraestrutura.

O secretário municipal de Obras, Alexandre Pinto, acrescenta que a prefeitura tem procurado soluções técnicas para tentar diminuir o impacto sobre os moradores. Como no caso das desapropriações. O projeto do BRT Transolímpico (Barra-Deodoro) passou por mudanças de traçado que preservaram casas em Magalhães Bastos e Jacarepaguá. Outro exemplo que ele cita é o do BRT Transcarioca:

— Previamos inicialmente 3,6 mil desapropriações totais e parciais. Com o detalhamento dos projetos, caímos para 1.706.

Um dos setores que mais aproveita as oportunidades é o hoteleiro. A cidade, que tinha 29 mil quartos em 2009, deve chegar a 2016 com 38 mil. O setor foi alavancado com a concessão de incentivos fiscais, que viabilizaram novos empreendimentos, atraindo redes internacionais que não atuavam no Rio. Mas nem tudo segue conforme o planejado. Com os problemas financeiros do empresário Eike Batista, a prefeitura não conta mais com o tradicional Hotel Glória como opção de hospedagem em 2016, por exemplo. Os atuais proprietários do Hotel Nacional também não conseguiram ainda viabilizar a reforma do imóvel, apesar de a prefeitura ter acenado com incentivos fiscais e urbanísticos. A expansão de leitos, agora, começa a causar preocupação entre os empresários.

BOOM DE HOTÉIS E PREOCUPA

O presidente da Associação Brasileira da Indústria Hoteleira (ABIH), Alfredo Lopes, critica projetos de hotéis lançados recentemente e viabilizados através de cotas de investidores. Com o hotel aberto, os cotistas dividem os lucros.

— Em São Paulo, chegaram a abrir 12 mil quartos em 8 anos num único ano, e muitos tiveram que fechar. Esse crescimento tem que ser ordenado para evitar problema semelhante — disse Lopes.

A menos de três anos da festa, o Comitê Organizador dos Jogos Rio-2016 e a Empresa Olímpica Municipal (EOM) também têm de arregaçar as mangas para preparar o megaevento em diferentes aspectos, instalações esportivas, obras na cidade, transportes, rede hoteleira, segurança, informática, mídia, telecomunicações, etc.

— Na sede da Empresa Olímpica Municipal temos um contador de tempo, que mostra os dias, horas, minutos e segundos que faltam para os Jogos. Nossa preocupação não é apenas os mil dias. A preocupação é a cada segundo. Os mil dias são para estarmos com a missão cumprida — enfatiza a presidente da EOM, Maria Silvia Bastos Marques. — A mil dias, tudo é desafio. O projeto é muito grande, e a prefeitura não trabalha só para as Olimpíadas, mas para a cidade. Estamos buscando fazer o mais barato, o mais econômico, o que demanda mais das equipes que estão envolvidas.

Como explica Maria Silvia, todas as instalações estão nas mãos da prefeitura, exceto o Estádio de Remo da Lagoa e o Maracanã. O Parque Olímpico, na Barra, na área do extinto autódromo, está em obras e ficará pronto em 2015.

Segundo a executiva, não há qualquer pendência sobre os recursos que virão do governo federal. No caso do tênis, serão R$ 164,8 milhões para a obra e mais R$ 10,6 milhões para a operação do centro destinado ao esporte (previsto para estar concluído também no segundo semestre de 2015). No velódromo (2015), com a licitação em andamento, serão R$ 144 milhões, sendo R$ 136,9 milhões para a obra e R$ 7,2 milhões para operação e manutenção até depois dos Jogos, por 23 meses.

O futuro centro de golfe, na Barra, está em obras para ser finalizado no primeiro semestre de 2015, com investimento de R$ 60 milhões da iniciativa privada. Ainda de acordo com Maria Silvia, as concorrências públicas para as instalações do handebol e do futuro centro aquático, este último um local temporário com capacidade para 18 mil pessoas, devem ser anunciadas no fim do ano. O centro de handebol estará pronto até o segundo semestre de 2015, e o aquático, no primeiro trimestre de 2016. No caso do handebol, a arena será inovadora, porque, depois de desmontada, terá um uso social.

— Faremos a licitação da arena, de sua desmontagem e posterior reconstrução na forma de quatro escolas, isso para 2017 — diz Maria Silvia.

Há dois meses e meio, a prefeitura assumiu as obras no Complexo Esportivo de Deodoro. Lá, estão os centros de tiro esportivo e hípico, que passarão por reformas.

— Vamos readequar Deodoro da mais simples e rápida — explica Maria Silvia. — O legado all é o da infraestrutura. ●

Mudança. Porto Maravilha promete novo psicogeo

Hípismo. Arena em Deodoro será readequada

Design urbano. Ponte estaiada na Barra: fase final

Turismo. Um dos novos hotéis em construção na Barra

Meio ambiente: despoluição, um desafio de alto custo

EMANUEL ALENCAR
emanuel.alencar@oglobo.com.br

Compromissos olímpicos firmados para garantir a prática de modalidades esportivas nas lagoas da Barra e na Baía de Guanabara seguem a passos lentos. Embora o secretário estadual do Ambiente, Carlos Minc, garanta que a redução de 80% da poluição nesses corpos hídricos será cumprida "com folga" até os Jogos, a monosidade na construção de Unidades de Tratamento de Rio (UTRs) sugere cautela no excesso de otimismo. Com inauguração marcada para o próximo dia 21, a UTR do Rio Trajá, que desemboca na Baía, foi anunciada para 2011. A última versão do Plano de Gestão da Sustentabilidade dos Jogos Rio 2016 é taxativa: seriam necessários 12 equipamentos do tipo, quatro na Baixada de Jacarepaguá e oito no entorno na Baía. Hoje, há só uma UTR em operação: a do Arroio Fundo, ao lado da Cidade de Deus. Prometida para o Pan de 2007, ela só foi efetivamente implementada três anos depois.

Lentidão. Plano prevê 12 UTRs, mas só Estação de Arroio Fundo, prometida para o Pan, começou a operar até agora

Consideradas medidas paliativas por engenheiros e ambientalistas, as UTRs não tratam o esgoto porta a porta, mas contribuem para evitar que a carga orgânica chegue a rios e lagoas. Professor de Recursos Hídricos e Meio Ambiente da Escola Politécnica da UFRJ, o engenheiro Isaac Volschan Júnior aponta os prós e contras da tecnologia, desenvolvida pela USP de São Carlos. Apesar de ser um modelo amplamente dominado pelo país, têm alto custo e funcionamento prejudicado com fortes chuvas.

— As UTRs trazem melhorias, mas há limites. O tratamento só garante a remoção de 60% a 70% dos sólidos em suspensão, além da remoção de 50% da matéria orgânica. Se tudo estiver funcionando direitinho. Há inconvenientes: em vez de atacar a causa do problema, a opção pelas UTRs é um investimento na consequência — diz o especialista.

O secretário Carlos Minc garante que a meta olímpica será cumprida. Agora, será licitado o serviço de dez barcos que farão a coleta do lixo flutuante da Baía de Guanabara, além da construção de oito novas ecobarreiras em rios da Baixada. Minc anuncia para julho do ano que vem uma nova UTR: a Pavuna-Meriti, em que foram investidos R$ 70 milhões.

— As UTRs não substituem o saneamento. Em relação às lagoas de Jacarepaguá, o saneamento formal passou de zero para 60% em seis anos e meio. Vamos cumprir todas as metas.

Desde 2007, segundo Minc, o tratamento de esgoto na Baía passou de 12% para 38%. O objetivo é alcançar 80%. Além disso, 55 lixões foram extintos no estado, mas ainda há 22. O compromisso com o Comitê Olímpico Internacional (COI) é pôr fim aos lixões. ●