

A MODERNIDADE VAI ATRACAR

Entre 1986 e 1993, Barcelona sofreu a mais dramática transformação urbana de toda a Europa. O que isso tem a ver com o Rio? Em 86, a cidade foi escolhida e, em 92, durante o verão, sediou as Olimpíadas. Espera-se que a história se repita no Rio, não só em termos de infraestrutura, em especial em transportes públicos, mas também catapultando o desenvolvimento de áreas escolhidas para receber o tão falado legado: aqui, na cidade, este lugar é a Zona Portuária, para onde se voltam todas as expectativas. Que são grandes. Os Jogos já mostraram que têm efeito embelezador, com o perdão da palavra antiesportiva, até “anabolizante” sobre economias estagnadas.

A região tem tudo para ser a nossa Barcelona. Mas vai depender de como serão conduzidos os investimentos. Algumas vitórias já foram garantidas. Ao vencer o COI a transferir as vilas de Árbitros e de Mídia e o Centro de Tecnologia da Barra para o Porto, o prefeito Eduardo Paes dava um sinal claro do que pretende para o local. O projeto que vem sendo gestado — já existia antes da candidatura do Rio, mas cresceu com o anúncio da vitória da cidade — também não deixa dúvidas: Porto Maravilha.

— Aproveitar os Jogos para recuperar uma área degradada é uma estratégia que já foi utilizada por várias cidades. Barcelona fez isso com sua área histórica. Londres (que sedia as Olimpíadas de 2012) está fazendo o mesmo na área leste da cidade. O que nós queremos é que a Zona Portuária seja uma região que combine moradias e efervescência comercial. Todas as vilas que serão construídas ali vão deixar como legado imóveis residenciais. A classe média

Bons ventos que sopram com os Jogos são esperança de tirar do papel planos antigos e revitalizar a Zona Portuária

vai poder morar lá. Fora isso, o interesse comercial é inequívoco, já que o centro de tecnologia se converterá num centro de convenções e o local é uma extensão do Centro — aposta o secretário municipal de Desenvolvimento Econômico, Felipe Góes.

Os bons ventos que sopram vão tirar do papel projetos como o de recuperação do Morro da Conceição, que conta um pouco da história do Rio. Seu casario será restaurado — somente para resgatar o charme de suas antigas ladeiras serão investidos R\$ 8 milhões — assim como outras preciosidades: a Igreja São Francisco da Prainha, de 1696, hoje abandonada, será reaberta à visitação. Também será construído um arrojado Museu do Amanhã, que levará a assinatura do arquiteto espanhol Santiago Calatrava. Um dos primeiros arranha-céus do Rio, o Edifício “A noite”, que assim ficou conhecido por abrigar um jornal de mesmo nome, além da Rádio Nacional nos anos 30, será recuperado. A previsão é de se criar também o AquaRio, um moderno e gigantesco aquário, com cinco milhões de litros d’água e 12 mil animais de 400 espécies, que os visitantes poderão cru-

zar por meio de túneis; e o Museu de Arte do Rio (Mar), que ocupará o Palacete Dom João VI, imóvel histórico da Praça Mauá construído em 1912. Do ponto de vista econômico, vale destacar que também será construída ali a nova sede do Banco Central.

O presidente do Instituto dos Arquitetos do Brasil (IAB) no Rio, Sérgio Magalhães, acha que a revitalização pode ter efeitos para muito além da Zona Portuária.

— O desenvolvimento da Zona Portuária é muito importante. Hoje o Centro da cidade está enfraquecido porque, nas últimas décadas, o Rio de Janeiro investiu exageradamente em outras áreas, sobretudo na Barra da Tijuca. É um lugar

muito importante na construção da identidade metropolitana — analisa Magalhães, que está à frente do concurso nacional que escolherá os projetos que vão dar forma à nova cara da região. — As mudanças também terão impacto na melhoria do sistema de transporte público, principalmente aquele sobre trilhos, e também deverá contaminar positivamente o desenvolvimento a partir de São Cristóvão até a Zona Norte suburbana. Mas tudo isso só será possível se os projetos tiverem qualidade. É necessário que a infraestrutura seja muito bem projetada e o espaço público incorpore os novos valores que a arquitetura e o urbanismo defendem para o século 21, que é uma sustentabilidade plena. A mobili-

dade deve ser limpa, não poluidora, a área portuária tem que ser um lugar de comércio e negócios, mas também com outras funções urbanas, para habitação, cultura, serviço, recreação. Enfim, tem que ser um lugar muito agradável para se morar, trabalhar e visitar.

Paralelamente, um canteiro de obras será aberto. O consórcio Porto Novo — formado pelas empreiteiras Norberto Odebrecht, OAS e Carioca Engenharia —, escolhido vencedor da primeira Parceria Público Privada (PPP) da cidade, vai executar uma série de intervenções. Em janeiro, começa a ser aberta a Avenida Binário e a ser perfurado o mergulhão sob a Avenida Rodrigues Alves. Em seguida, um trecho da Perimetral — que

enfeia a paisagem há algum tempo — será apagado de vez. O valor da PPP é R\$7,3 bilhões e o grupo vai explorar a concessão por 15 anos. Até 2015, o consórcio terá que implantar quatro quilômetros de túneis e viadutos, reurbanizar 70 quilômetros de ruas da área e implantar 700 quilômetros de redes de água, esgoto, telefonia, drenagem e gás, entre outros serviços. Do pacote também fazem parte a reurbanização de 650 mil metros quadrados de calçadas, o equivalente a 79 campos do Maracanã; a instalação de sete mil novos postes de iluminação pública e o plantio de 15 mil árvores. O consórcio terá ainda que fazer toda a reurbanização do Morro do Pinto.

As obras de urbanização de ruas da primeira fase do projeto Porto Maravilha



MARCOS TRISTÃO



DIVULGAÇÃO

O projeto do novo cais do Porto, em forma de Y: mais navios; abaixo, um transatlântico ancorado

NOVO CAIS DO PORTO TERÁ PÍERES EM ‘Y’

Desde o século passado, quando apenas barcos de pequeno calado atravessavam suas águas, o Porto do Rio não passa por uma transformação como a prevista por causa da Copa e das Olimpíadas. Após um estudo de viabilidade técnica, a Companhia Docas finalizou o desenho de um novo cais que passará a contar com três píeres, em formato de Y. Com isso, o Rio poderá ter, durante os eventos, e antes mesmo, na Copa das Confederações em 2013, seis transatlânticos atracados. A ideia é que os navios funcionem como hotéis flutuantes, oferecendo cerca de oito mil leitos para atender ao aumento da demanda turística.

O investimento total do projeto é de R\$ 315 milhões. O desenho dos novos píeres já está pronto. O diretor de Engenharia e Gestão Portuária da Companhia Docas, Helio Szmajser, explica que o turista que ficar no Porto vai desfrutar de uma área nobre, já que, até lá, o Museu do Amanhã e de Arte do Rio (Mar) já estarão prontos.

— O turista que ficar aqui no píer, na confluência da Praça Mauá, vai estar numa situação privilegiada, numa área da cidade que está em franco processo de revitalização — diz.

O primeiro projeto, pelo qual apenas barcos de pequeno calado atravessavam suas águas, foi descartado porque dificultaria a manobra dos navios. Agora, em cada píer em Y — com uma ponta com 350 metros de comprimento e a outra, num ângulo de aproximadamente 45 graus, com cerca de 400 metros — será possível atracar dois navios. E, até três, se o navio for menor.

— No réveillon e no carnaval, nós temos navios que atracam longitudinalmente e vão até o armazém 6 ou 7. Isso é ruim para o passageiro, que tem que descer numa área de movimentação de carga. É péssimo para a cidade. Esta situação vai acabar — afirma Szmajser.

Também está sendo feito um trabalho de dragagem de R\$ 122 milhões para que o cais possa receber, sem problemas, navios, comerciais ou de passageiros, com calados maiores. Ao mesmo tempo, o Píer Mauá, que tem a concessão do transporte de passageiros, programa uma série de intervenções para embelezar a área e oferecer mais conforto. Entre outras coisas, restaurantes e casas de shows vão ocupar os armazéns, e os visitantes, graças a instalações de placas de policarbonato, poderão apreciar a vista da Baía.

MARCOS TRISTÃO

