

A POLÊMICA DO PÍER EM Y

MARCELO CARNAVAL/15-5-2013



Preservação. Visão geral da área do Porto do Rio, com o Pier Mauá (à direita), onde está sendo construído o Museu do Amanhã: projeto de Docas para novo atracadouro é criticado pelos impactos que poderá causar na paisagem

Mudança de rumo

Ministra-chefe da Casa Civil determina novos estudos para alterar localização do atracadouro

CATARINA ALENCASTRO
catarina@bsb.oglobo.com.br
RENATA LEITE
renata.leite@oglobo.com.br

-BRÁSILIA E RIO- Depois de meses de impasse e muita polêmica, o governo federal concordou com a necessidade de alterar o local de construção do píer em Y, para evitar danos à paisagem e aos bens tombados na Zona Portuária. A ministra-chefe da Casa Civil, Gleisi Hoffmann, resolveu apoiar o pedido do prefeito Eduardo Paes para deslocar o atracadouro, após receber, por escrito, suas argumentações a favor da mudança. Gleisi encaminhará amanhã à Secretaria Especial de Portos (SEP) um ofício defendendo as ponderações do prefeito.

No documento, a ministra afirma que considerou “coerentes” as justificativas de Paes e pede que a secretaria faça novos estudos sobre a possibilidade de o píer ter a sua localização alterada. O projeto da Companhia Docas prevê o novo píer entre os armazéns 2 e 3, próximo à Praça Mauá. Gleisi ressalta que a mudança impactará no cronograma da obra, e que o prefeito tem conhecimento disso. Ela se reunirá, na próxima semana, com o Ministério do Planejamento e com a SEP para discutir o assunto.

Embora concorde com a modificação no projeto original, o governo federal acredita que a mudança vai atrapalhar a programação para as Olimpíadas. Técnicos da Presidência da República alertam que, se houver alterações, não nas Paralimpíadas — que ocorrerão após os Jogos Olímpicos de 2016 — o píer estará pronto.

O prefeito sugere que, em vez de erguido entre os armazéns 2 e 3, o atracadouro em Y seja construído entre os armazéns 6 e 7. O novo local vai exigir uma nova licença ambiental, já que a obra será executada onde a corrente marítima é diferente do ponto fixado por Docas. Providências para minimizar os impactos ambientais sobre a fauna também terão de ser adotadas.

ARQUITETOS E URBANISTAS DE FORA

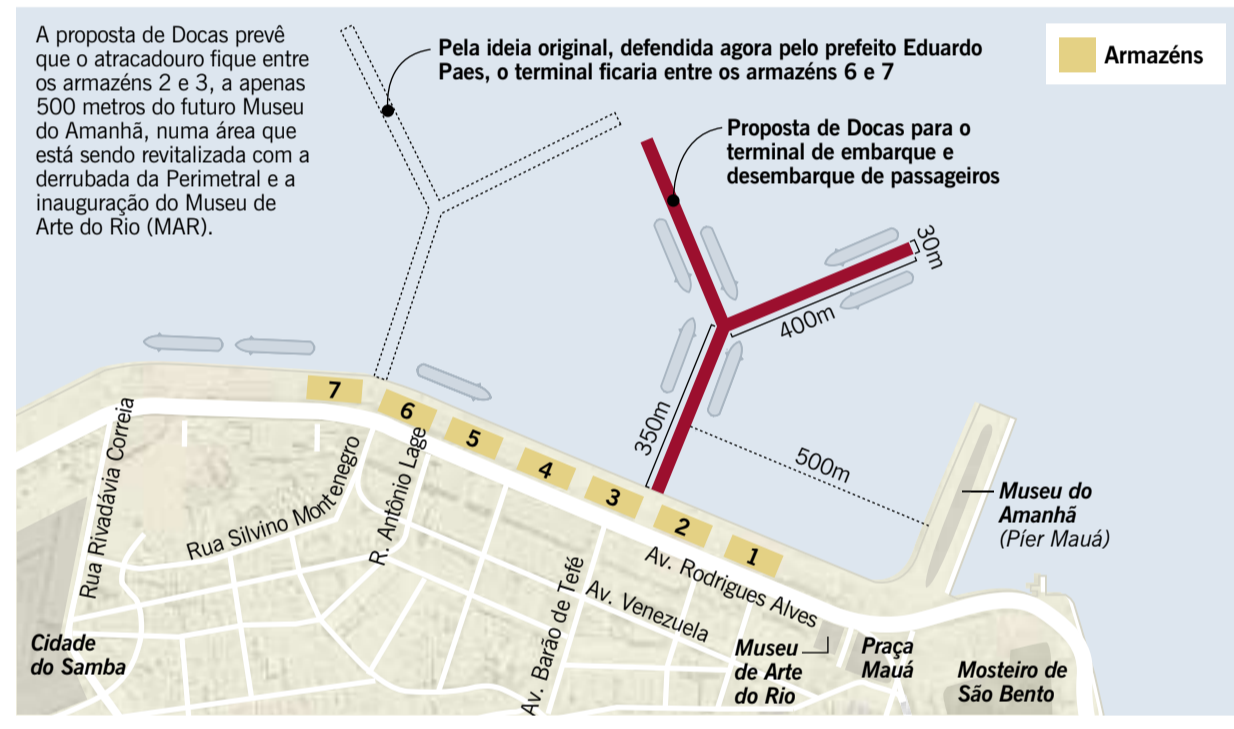
Horas antes da decisão da ministra, o presidente da Companhia Docas, Jorge Mello, afirmava em audiência pública na Câmara de Vereadores do Rio que só a interromperia as obras de construção do píer em Y mediante ordem do governo federal. Durante as discussões, o presidente do Conselho de Arquitetura e Urbanismo (CAU), Sydney Menezes, ressaltou que a ausência de arquitetos e urbanistas na concepção do equipamento pode ter levado à falta de harmonia do projeto com o entorno.

Em novembro do ano passado, o conselho solicitou à Companhia Docas a relação dos profissionais envolvidos no empreendimento, para verificar os registros dos mesmos. Um mês depois, chegou a informação da ausência de arquitetos e urbanistas no projeto.

— Esse é um projeto exclusivamente de engenharia — resumiu Sydney. — Há pelo menos dois impactos negativos do projeto do píer em Y: a aproximação do Pier Mauá e a falta de integração com a cidade, já que ele está descolado da malha urbana do Rio. Fica claro que esse é um projeto isolado, que não está atrelado sequer à Zona Portuária.

A audiência pública, que começou com uma hora de atraso, foi presidida pela vereadora Laura Carneiro (PTB). Ela abriu a discussão afirmando que o projeto do no-

OS PROJETOS PARA O CAIS



GABRIEL DE PAIVA



Audiência pública. O presidente da Companhia Docas, Jorge Mello (à esquerda), explica na Câmara de Vereadores o projeto do píer

“

“Merecemos passar pela Avenida Rodrigues Alves e ver o mar”

Pedro da Luz

Vice-presidente do IAB/RJ

“Se isso (a mudança do projeto) representar um aumento de custo, ele será compartilhado pela prefeitura”

Alberto Gomes da Silva

Presidente da Cdurp

vo píer deveria ser um legado para a cidade, em vez de servir apenas para o período das Olimpíadas. O debate durou mais de três horas, com a participação de outros vereadores, da deputada estadual Aspásia Camargo (PV), do presidente da Companhia de Desenvolvimento Urbano da Região do Porto do Rio de Janeiro (Cdurp), Alberto Gomes da Silva, e do vice-presidente do Instituto de Arquitetos do Brasil (IAB-RJ), Pedro da Luz.

DOCAS GASTOU R\$ 3,5 MILHÕES

Apesar das críticas, o presidente de Docas afirmou que não poderia interromper as obras do novo píer, em andamento desde fevereiro. O cronograma previa o início da colocação de estacas na área do Porto para agosto. Anteriormente, havia sido divulgado como prazo o mês de junho. Segundo Mello, está sendo feita a modelagem de peças em terra. Ele disse que foram gastos R\$ 3,5 milhões e, até o fim de junho, esse montante chegará a R\$ 5 milhões, o que representa 2% do total de R\$ 250 milhões do investimento previsto.

— Eu não posso parar o projeto. Temos orçamento a cumprir, um contrato com prazos e as licenças — afirmou o presidente de Docas.

Ele também alegou que mover o píer em direção ao Armazém 6, como foi sugerido por Paes, acarretaria num aumento de custos no valor de R\$ 400 milhões

para a dragagem de novos canais na Baía de Guanabara. O ponto, mais próximo da Ilha de Santa Bárbara, de acordo com Mello, tem cinco metros de profundidade, enquanto o local original do projeto possui dez metros. Para o atracamento de transatlânticos, será necessário chegar a uma profundidade de 11 metros.

— O projeto está pronto desde 2010. Levamos três anos para contratar. Mudanças, agora, requerem que todo esse processo seja refeito. Não há tempo até as Olimpíadas — afirmou Mello.

A deputada Aspásia condenou o tom de “ato consumado”, dizendo ser impossível levar adiante um projeto desse porte, mal integrado com a área em que está inserido. O presidente da Cdurp ressaltou que o píer mais próximo ao Armazém 6 garantirá uma melhor circulação de pessoas e mais conforto ao turista:

— Se isso representar um aumento de custo, ele será compartilhado pela prefeitura.

Ainda na audiência, Pedro da Luz defendeu que a frente marítima seja pública, com a possibilidade de cariocas e turistas chegarem caminhando até a beira da Baía de Guanabara. Para isso, ele propõe que o desembarque de passageiros no píer seja realizado num piso elevado, deixando o térreo aberto a todos:

— Merecemos passar pela Avenida Rodrigues Alves e ver o mar. ●

Troca de lugar foi proposta por Eduardo Paes

Contexto

Presidente de Docas chegou a admitir rediscutir desenho do equipamento

Na semana passada, o prefeito Eduardo Paes decidiu negociar diretamente com a União a mudança de localização do novo píer, após tentativas frustradas de argumentar com a Companhia Docas. Dias antes, o presidente da empresa, Jorge Mello, chegou a admitir, em entrevista ao GLOBO, que o projeto poderia sofrer modificações. Mas argumentou que a obra corria o risco de não ser concluída até as Olimpíadas.

Na época, ele alegou que só poderia discutir propostas alternativas se fosse encontrada uma solução para o compromisso assumido pela companhia com o Comitê Olímpico Internacional (COI) de hospedar 20 mil pessoas em 10 mil quartos de transatlânticos, durante o evento esportivo.

O secretário estadual do Ambiente, Carlos Minc, chegou a assegurar que a empresa portuária não teria dificuldades para conseguir rapidamente um complemento da licença ambiental, que permitiria o remanejamento do píer em Y para um outro trecho da Zona Portuária, reduzindo os impactos na paisagem da região.

O equipamento proposto por Docas ficaria entre os armazéns 3 e 2, a apenas 500 metros do Museu do Amanhã e da Praça Mauá. Especialistas chamaram a atenção para o fato de que transatlânticos obstruiriam a paisagem da Baía de Guanabara na região, que vem sendo revitalizada pelo poder público.

O projeto foi veemente criticado pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (Iphan), embora o órgão alegasse não caber a ele aprovar ou desaprová-lo o equipamento.

A nova localização proposta pelo prefeito, entre os armazéns 6 e 7, coincide com a ideia original para o novo píer, que acabou descartada por Docas.

Diante do impasse, também chegou a ser estudado um projeto em formato de E, que previa a construção de três atracadouros perpendiculares para seis navios e um terminal de passageiros elevado, que liberaria espaço do entorno para a criação de um longo e contínuo boulevard, da Praça Quinze à Avenida Francisco Bicalho. Ele se localizaria entre a metade do armazém 3 e o 6. ●