

Mobilidade urbana

O NOVO MAPA DO RIO

LARA DE MORAIS

OS APORTES em infraestrutura previstos para o Rio de Janeiro até a Olimpíada de 2016 já somam cerca de R\$ 30 bilhões, considerando projetos já aprovados de âmbito municipal (R\$ 17 bilhões) e estadual (R\$ 12 bilhões). Há obras por toda a cidade e Região Metropolitana, parte destinada a investimentos mais diretamente ligados ao evento e à Copa de 2014, como estádios e instalações para acomodar atletas ou realizar jogos, e parte de utilização permanente.

Parodiando o ex-presidente Lula, nunca na história do Rio se viu tanto dinheiro — o que é, ao mesmo tempo, uma ótima notícia e uma responsabilidade imensa para os governantes que gerenciam essa montanha de verbas. Empolgado com o momento de mudanças, o presidente do Instituto Rio Patrimônio da Humanidade (IPRH), Washington Fajardo, diz que a cidade vai ganhar cara nova, num projeto que concilia transformação e modernidade com preservação e qualificação de espaços públicos. “Há um esforço de modernização com respeito ao patrimônio histórico e cultural”, resume.

Entre os principais projetos, Fajardo menciona a qualificação da região central da capital, com o projeto Porto Maravilha, que soma investimentos de R\$ 8,4 bilhões. A modernidade é representada pela construção do Museu do Amanhã, com previsão de inauguração no ano que vem. Já a tradição está ligada à recuperação de áreas como o Cais do Valongo e o Centro Cultural José Bonifácio, na Gamboa.

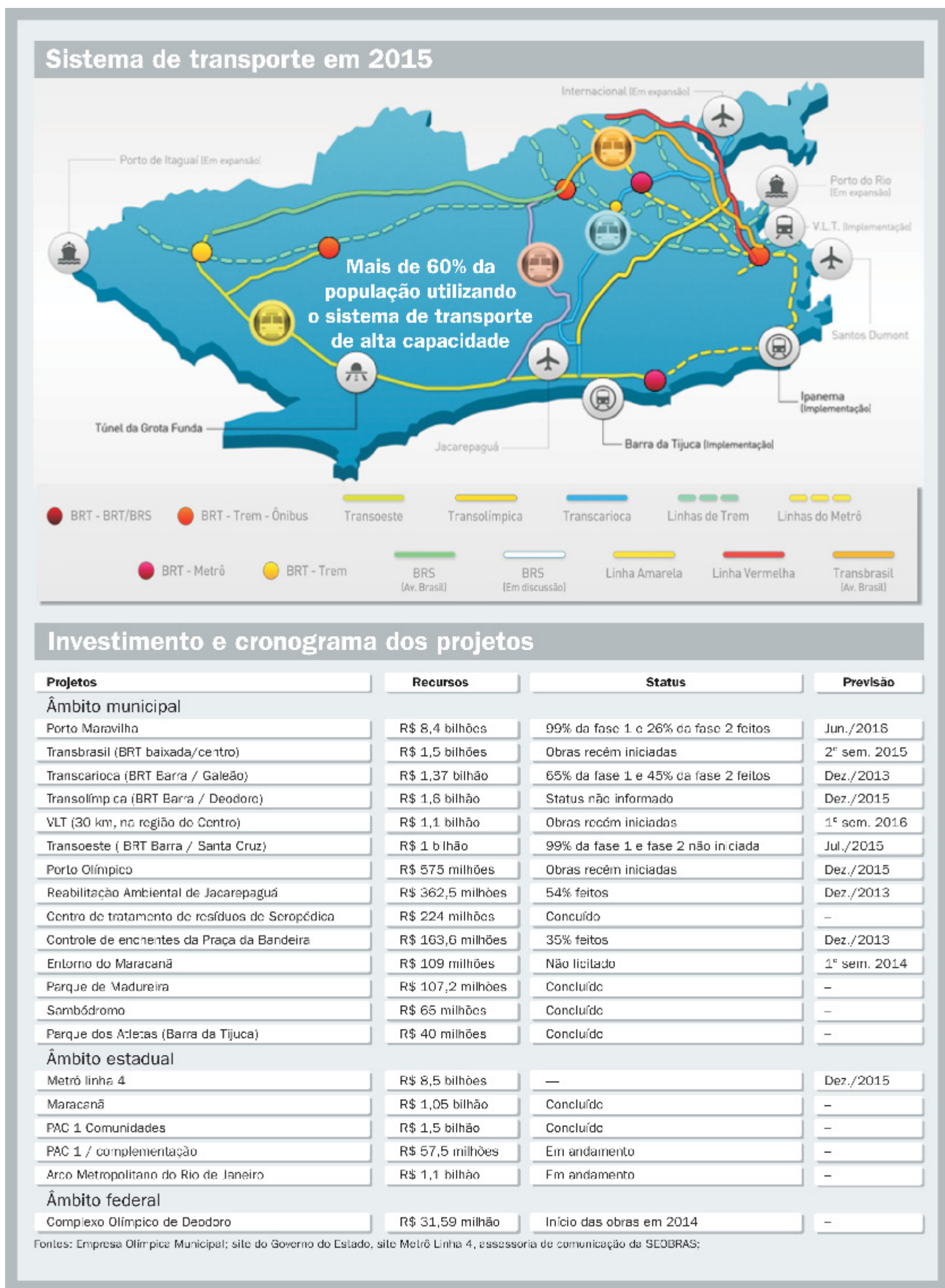
Outro projeto fundamental, para o presidente do IPRH, é dos BRTs Transbrasil (da Baixada ao Centro), Transcarioca (da Barra ao Galeão), Transoeste (da Barra a Santa Cruz) e Transolímpica (da Barra a Deodoro) — que somam investimentos da ordem de R\$ 4 bilhões. O objetivo da construção de vias exclusivas para esses ônibus biarticulados é oferecer mais segurança e qualidade no transporte público, além de maior rapidez nos trajetos. Na Transolímpica, por exemplo, a previsão de redução de tempo de viagem é de 54%.

Outra menina dos olhos da prefeitura é o VLT (Veículo Leve sobre Trilhos), ao longo de 30 quilômetros do Centro, integrando Rodoviária Novo Rio, Aeroporto Santos Drumont, estação de passageiros do Porto e o terminal das barcas, na Praça XV. O projeto vai custar quase R\$ 1,1 bilhão e pretende reduzir tempo de viagem, mas também melhorar a circulação de ônibus na região.

O momento histórico que o Rio vive também é fonte de preocupação. Arquitetos do Conselho de Arquitetura e Urbanismo (CAU) e do Instituto dos Arquitetos do Brasil (IAB) celebram a oportunidade da cidade, mas criticam aspectos como a falta de integração entre projetos e as características de alguns deles. A transparência das realizações ainda é tida como aquém da necessária.

PARA O DIRETOR DO IAB e professor da Universidade Federal Fluminense (UFF), Pedro da Luz, um dos principais problemas é que “as intervenções não conversam entre si”. Ele considera louvável todo o esforço para melhorar a mobilidade urbana no Rio, mas critica a falta de interligação entre modais. O VLT do Centro, por exemplo, não está integrado ao BRT do bairro. “Sinto falta de um pensamento estruturante na definição dos projetos”, define. Ele sugere a construção de estações intermodais, criando uma rede de conexões que ofereçam conforto na transição de um veículo para o outro.

A falta de planejamento integrado é a principal crítica também do presidente da CAU/RJ, Sydney Menezes. “Infelizmente, as iniciativas são um somatório de ações, não vejo integração”, afirma. Outro problema sério, na opinião do arquiteto, é a falta de clareza sobre a responsabilidade técnica de projetos em curso. “Na reforma do Maracanã, por exemplo, a responsabilidade



RICARDO CASSIANO/PREFEITURA



“HÁ UM ESFORÇO DE MODERNIZAÇÃO COM RESPEITO AO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E CULTURAL.”

Washington Fajardo

Presidente da Instituto Rio Patrimônio da Humanidade

é da Empresa de Obras Públicas do Estado do Rio de Janeiro (Emop). Não conhecemos as pessoas físicas responsáveis pelo projeto, só a pessoa jurídica. Isso não é ilegal, mas não é bom”, critica. Para ele, quanto mais clareza sobre as responsabilidades, menores serão as chances de ocorrer problemas como o do Engenho, que com pouco tempo de uso apresenta problemas estruturais sérios.

Menezes sugere que se reveja também o hábito de executar essas obras sem projeto executivo. E explica que, quando uma obra é feita somente a partir de um projeto básico, a chance de uma haver cobrança excessiva de adicionais é grande. Ele defende também a realização de concursos de arquitetura para a escolha de projetos públicos. Na França, ocorreu de 200 a 300 concursos do gênero por ano.

Pedro da Luz, do IAB, considera que a Barra da Tijuca não deveria estar entre as áreas prioritárias para projetos. “O bairro já é muito atrativo e recebeu investimentos recentes para os Jogos Pan-

Americanos”, justifica. Já a escolha por Deodoro é considerada acertada. Lá está sendo construído um complexo esportivo onde serão realizadas competições de sete modalidades olímpicas.

A IDEIA DE REVITALIZAR a área do Porto do Rio também foi elogiada. Sidnei Menezes, da CAU, concorda. “Trata-se de uma área valorizada que vem se degradando. Será a reinvenção de uma parte importante da cidade. Há acertos a serem feitos no projeto, mas a ideia geral é boa”, avalia o arquiteto, que é a favor também da construção de áreas de lazer em bairros que receberam pouca atenção do poder público nos últimos anos. Um bom exemplo é o Parque Madureira, inaugurado em junho.

Pedro da Luz fez críticas ainda ao projeto do metrô da Linha 4, do governo do estado, de Ipanema à Barra da Tijuca. Para ele, seria melhor e mais barato modernizar o sistema de trens urbanos da cidade. “A rede está sucateada, descredenciada. Se fosse modernizada atenderia à

muito mais gente. Hoje, o sistema transporta cerca de 600 mil pessoas ao dia, quando teria capacidade para 1,1 milhão”, afirma.

O arquiteto do IAB considera importante para a cidade o projeto do Arco Metropolitano — autoestrada que liga as cidades de Itaboraí, Guapimirim, Duque de Caxias, Nova Iguaçu, Japeri, Seropédica e Itaguaí. Ele se preocupa, contudo, que a construção termine por fomentar ocupação de áreas onde não há infraestrutura, entre essas cidades. Na opinião dele, é melhor adensar mais áreas onde já existe infraestrutura disponível do que estender mais a mancha urbana.

OS DOIS ARQUITETOS chamam atenção para o fato de que o metrô do Rio nunca conseguiu se transformar numa malha, como em outros lugares do mundo. Em vez disso, é uma linha que vai sendo esticada, por falta de recursos para se fazer o que seria necessário, que é a criação de novos eixos. “A solução atual é melhor do que nada, mas está longe do que seria ideal”, resume Menezes.

O BRT é considerado pelo presidente da CAU como “uma solução viável, dados os recursos disponíveis”. “Seria ótimo há 20 anos, hoje precisaríamos de uma expansão maior da malha metropolitana”, explica. Ele critica duramente o projeto do BRT do Centro, “a escala urbana da rua não permite”. “Um VLT ali seria muito mais adequada”, defende. Ele critica também a falta de mais diálogo dos governos, instituições profissionais — como a própria CAU e o IAB — e a sociedade.

Esse diálogo sonhado é visto como plenamente possível por Fajardo. Ele diz que a prefeitura está atenta às sugestões e críticas de instituições, e que várias delas estão em análise, como, por exemplo o projeto do BRT para o Centro. “A contribuição da CAU e do IAB é extremamente importante, traz mais qualidade para os projetos”, afirma.

Ele diz que há a intenção da prefeitura realizar mais concursos para a escolha de projetos — outra ideia das instituições. Já a sugestão de apresentação de responsável técnico é considerada por ele como “um pouco corporativista”. “Temos muitas iniciativas realizadas no âmbito do corpo técnico”, justifica. Fajardo discorda também que falte integração entre os projetos.