

SÓ FALTA ENTRAR NOS TRILHOS

MARCOS TRISTÃO

Transportes ainda são o maior desafio; prazo para expandir metrô preocupa

A infraestrutura de transportes continua sendo o maior desafio do Rio para a realização das Olimpíadas. A avaliação é consenso tanto entre especialistas quanto entre as próprias autoridades. Ainda há muito o que fazer e alguns cronogramas já não estão sendo cumpridos, como a implantação da primeira etapa do corredor expresso de ônibus articulados (BRT) TransCarioca (Barra-Aeroporto Internacional Tom Jobim). O trecho inicial, entre Barra e Madureira, deveria ficar pronto até março de 2012. Em meio à polêmica, a União chegou a anunciar o projeto de tirar do papel uma linha de trem de alta velocidade (trem-bala) entre Rio e São Paulo, mas, por enquanto, o projeto não foi incluído nos projetos apresentados ao COI nem nas revisões já anunciadas do projeto.

— Os transportes são de fato o grande desafio, devido ao volume de recursos e aos obstáculos técnicos — reconhece o secretário municipal de Transportes, Alexandre Sansão.

Ele, no entanto, pondera que, no caso dos projetos da prefeitura, há tempo de sobra, já que a maioria dos projetos propostos são de BRTs, cuja implantação é menos complexa que linhas de metrô. O primeiro a sair do papel é o TransOeste (Barra-Guaratiba). As obras já começaram, mas o trecho entre o Cebolão e o Jardim Oceânico — o mais movimentado da Avenida das Américas — ainda está sendo discutido.

— Os técnicos da CET-Rio estão analisando se é melhor aproveitar faixas de tráfego já existentes ou seguir pelos canteiros centrais. A primeira alternativa sairia mais barata, mas estamos estudando o impacto em todo o trânsito da área. Isso não é simples de avaliar. Não se trata de estudar apenas a redução de uma faixa. Nas pistas laterais, o trânsito também terá mais fluidez, com a concentração de boa parte das linhas — diz Sansão.

O prefeito Eduardo Paes acrescenta que, devido à complexidade dos projetos, que inclui a necessidade de desapropriações que muitas vezes chegam à Justiça, decidiu concentrar os investimentos iniciais de infraestrutura justamente na área de transportes:

— Já estamos fazendo algumas obras viárias, como a conclusão da duplicação da Avenida Ayrton Senna em parceria com a Lamisa (concessionária que administra a Linha Amarela). Os projetos de urbanização podem aguardar.

Para o ex-secretário municipal de Transportes Antonio Maneol Rato, os cronogramas podem ser cumpridos desde que os governos desenvolvam uma política consistente de recursos para os projetos. Ele no entanto, se surpreende ao saber que os traçados definitivos da integração do metrô entre as Linhas 1 e 4 ainda não estão fechados.

— Sem dúvida, o metrô é o grande desafio, até porque o prazo proposto para terminar a obra é dezembro de 2015. Deverão ser necessárias várias frentes de obras para ser concluído a tempo.

Eva Vider, da Escola Politécnica da UFRJ, concorda:

— O transporte de massa é o desafio. Os BRTs têm implantação mais rápida e mais barata, mas o metrô é a melhor solução.

Apesar das dúvidas, o secretário estadual de Transportes, Sebastião Rodrigues, diz que há tempo de sobra para todas as estações do metrô estarem abertas e operando em sua plena capacidade até dezembro de 2015.

A concessionária Metrô Rio argumenta que a proposta para integrar as linhas 1 e 4 seria a mais racional e permitiria uma tarifa mais razoável do que o projeto originalmente concebido para a ligação entre Barra e Zona Sul. O projeto licitado pelo governo do estado em 1998 previa que a Linha 4 seguisse do Jardim Oceânico até Botafogo.

— Nossos estudos indicaram que a conexão das Linhas 1 e 4 aumentará a demanda pelo sistema em 230 mil passageiros nos dias úteis. Sem a integração, a demanda seria muito baixa e a tarifa, mais alta. Esse serviço poderia ser prestado com a compra de oito ou novos trens (48 ou 54 vagões). Já temos contratos de opção de compra desses carros aguardando a conclusão dos estudos que serão feitos pelo governo — explicou o diretor de Relações Institucionais da Metrô Rio, Joubert Flores.

Na Linha 1-A, a expectativa é entregar a Estação Cidade Nova ainda este ano. Joubert acrescentou que já está fechado o cronograma para o metrô chegar à Rua Uruguai, na Tijuca. O acordo com o governo do estado em troca do aumento da concessão prevê a entrega da estação a tempo da Copa de 2014. O projeto executivo das obras será concluído em 2012. Ele definirá os cronogramas para investimentos como a construção da estação e a troca dos trilhos existentes, que foram projetados para circular com passageiros até a Praça Saens Peña, já que a área no entorno da Uruguai serve para manobras de composições vazias.



As obras de duplicação da Avenida das Américas no trecho Barra-Recreio e de implantação do BRT TransOeste, o primeiro a sair do papel



ALEXANDRE CASSIANO/15-6-2010

SEGURANÇA TERÁ COMANDO ÚNICO

O planejamento do esquema de segurança para os Jogos de 2016 já começou. O secretário executivo do Ministério da Justiça, Rafael Favetti, explica que o plano está sendo desenvolvido de forma integrada para as 12 cidades da Copa, incluindo o Rio. Pela estratégia desenhada pelo governo federal, todas as forças de segurança envolvidas (incluindo as Guardas Municipais, a Polícia Federal e a Força Nacional de Segurança) responderão a um comando único.

— A centralização de comando dará mais eficácia e permitirá uma racionalização da divisão das tropas. Afinal, Copa e Olimpíadas são eventos nacionais — diz Favetti.

Também foi solicitado ao Ministério do Planejamento um reforço no orçamento geral da União para a segurança pública em 2011, nos 12 estados que terão partidas da Copa.

— No caso do Rio, solicitamos R\$ 150 milhões para a compra de material, equipamentos e para investir no treinamento de policiais. Esses recursos viriam independentemente dos repasses do Programa Nacional de Segurança com Cidadania (Pronasci) ou do Fundo Nacional de Segurança Pública — explica Favetti.

A Secretaria estadual de Segurança, por sua vez, criou uma Comissão Estadual de Segurança para Grandes Eventos, também para tratar dos preparativos de forma integrada. O subsecretário de Planejamento Operacional, Roberto Sá, lembra que o plano estratégico do Rio

terá que levar em conta a realização dos Jogos Mundiais Militares em 2011.

Segundo Sá, um dos principais investimentos para 2016 continuará sendo no projeto das Unidades de Polícia Pacificadoras (UPPs), a ser implantado em favelas — todas as dominadas pelo tráfico armado até 2014, segundo anunciou recentemente o governador Sérgio Cabral — em conjunto com projetos sociais e de urbanização. O projeto das UPPs foi apresentado ao COI durante a candidatura carioca e ajudou a superar as desconfiças das delegações internacionais em relação à capacidade do Rio de realizar Jogos seguros.

Entre as favelas que receberão UPPs nos próximos anos estão as que ficam próximas a locais de competições. É o caso, por exemplo, da Mangueira, nas vizinhanças do Estádio do Maracanã. A região da Barra, que concentrará boa parte das competições, já conta com UPP na Cidade de Deus.

— A meta é implantarmos 40 UPPs (hoje são 12) até 2014. Até 2016, esse número ainda pode aumentar, mas o orçamento para ampliar o serviço ainda não está fechado — diz o subsecretário.

Moradores do Borel pacificado acompanham o jogo do Brasil contra a Coreia do Norte durante a Copa: paz com a UPP

