

Acordo envolveria a liberação ao público de áreas onde a circulação é restrita

RIO - A polêmica sobre a construção de um píer em Y na Zona Portuária ganhou mais um elemento nesta sexta-feira. Apesar das críticas de especialistas e da própria prefeitura sobre o impacto do projeto para a região, o prefeito Eduardo Paes revelou a existência de negociações com a Companhia Docas do Rio para executar o projeto da forma com que foi concebido. O acordo, que pode comprometer a paisagem da região ao liberar a atracação de transatlânticos que podem chegar ao tamanho de arranha-céus (até 60 metros de altura), envolveria a liberação ao público de áreas onde hoje a circulação é restrita.

— A Companhia Docas “desalfandegaria” (liberaria a circulação do público) os armazéns 1 e 2, criando um novo eixo de circulação na Zona Portuária — disse o prefeito Eduardo Paes.

Segundo o acordo, Docas se comprometeria ainda a priorizar atracações de transatlânticos de maior porte do lado esquerdo do píer (mais próximo do armazém 3). A outra perna ficaria reservada para navios de menor porte ou para navios de maior porte em casos pontuais quando não houvesse vagas no lado oposto.

Em meio à discussão, houve uma reviravolta no tratamento dado ao assunto pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (Iphan). Na próxima segunda-feira, vence o prazo para a Superintendência do Rio emitir o parecer sobre o impacto que o empreendimento a ser erguido entre os armazéns 2 e 3 terá numa região cercada por bens tombados como o Mosteiro de São Bento e outras construções de interesse histórico ou cultural do porto do Rio. Mas a direção nacional do Iphan em Brasília solicitou a documentação sobre o caso e a decisão sairá por Brasília, em data não definida.

A deputada estadual Aspásia Camargo (PV), que entrou na Justiça pedindo a suspensão da licitação para a construção da estrutura, se diz contrária ao acordo. Para a deputada, a obra não poderia ter sido autorizada pela Comissão Estadual de Controle Ambiental (Ceca) sem

estudos prévios do impacto que causará à região portuária (EIA/Rima).

— Existem questões que precisam ser previamente debatidas. Se o Pier em Y será construído no mesmo lugar, os navios poderão formar um paredão do mesmo jeito independentemente de que lado os transatlânticos ficarão atracados. Qual efeito de um paredão desses num prédio como o Museu do Amanhã, que foi projetado para suportar ventos de até 126 quilômetros por hora? Vai suportar. Temos que discutir melhor — afirmou Aspásia Camargo.

O presidente do Conselho de Arquitetura e Urbanismo (CAU), Sidney Menezes, considera que o diálogo entre as entidades envolvidas já é um avanço. Embora isso não garanta que um possível acordo resulte numa obra que melhor atenda ao interesse público.

— O ideal é que essa proposta seja discutida com a população, pois fica difícil discutir em cima de algo que não se conhece. Só assim será possível confirmar se a mudança atenderá aos interesses da cidade ou cria-se apenas uma solução política — disse Sidney.

O subsecretário municipal de Concessões e Parcerias Público-Privadas (PPPs), Jorge Arraes, explicou que as negociações começaram na semana passada em Brasília com a participação do Iphan e o presidente da Autoridade Pública Olímpica (APO), Márcio Fortes, já que o píer em Y seria usado para atracação de transatlânticos que servirão de hospedagem provisória nos Jogos de 2016.

— O acordo que está sendo debatido permitiria uma maior integração do projeto Porto Maravilha com a Zona Portuária ao liberar espaços para a empresa Pier Mauá construir restaurantes, casas noturnas e hotéis — disse Arraes.

Ele comparou o projeto em discussão com o modelo argentino:

— A carga que fica nesses armazéns seria transferida para outros locais. Isso daria um perfil ao porto mais próximo ao que existe hoje em Puerto Madero (Buenos Aires). Esses armazéns ficam do lado esquerdo de quem entra no píer e estão fechados à chave por serem da operação portuária. Mas a localização do píer em Y não seria alterada

O deputado federal Otávio Leite (PSDB), que na quinta-feira realizou uma audiência pública em Brasília, não está convencido que o projeto seja a melhor solução. Otávio lembrou que a execução do Pier em Y estava prevista inicialmente para a Copa do Mundo de 2014, mas como as obras devem durar mais de dois anos já não há mais tempo para o evento. Além disso, ele acredita que o pier, do jeito que está, já atenderia às demandas dos Jogos de 2016.

— Nas semanas que antecedem ao verão e durante a estação, até oito navios já atracam simultaneamente nas estruturas existentes. Mas nas outras estações esses navios não procuram o porto do Rio. As Olimpíadas serão em agosto, durante o inverno, quando não recebemos navios — disse Otávio Leite.

A Companhia Docas preferiu não se manifestar até que o Iphan se pronuncie. Em nota, alegou que também já prestou esclarecimentos na audiência pública do Congresso Nacional. O Iphan em Brasília não localizou ninguém que comentasse o assunto. O presidente da APO, Márcio Fortes, também não foi encontrado.