



O GRANDE NEGÓCIO DAS OLIMPIADAS

Como o Rio de Janeiro pode se transformar em uma cidade mais moderna com os Jogos de 2016

Por Fernando Valeika de Barros

As Olimpíadas de 2016, marcadas para acontecer no Rio de Janeiro, só começarão no dia 5 de agosto de 2016. Mas, desde que o belga Jacques Rogge, presidente do Comitê Olímpico Internacional, abriu o envelope que anunciou o nome da cidade como sede da maior festa esportiva do planeta, na primeira sexta-feira de outubro deste ano, a cidade começou uma corrida contra o tempo. No prazo de pouco menos de 2.500 dias, os cariocas terão de reformar e erguer instalações, construir uma vila olímpica com ca-

pacidade para receber 16 mil atletas e, acima de tudo, mudar a face de uma das maiores metrópoles do mundo. Ex-capital federal desde o dia 21 de abril de 1960, quando perdeu a primazia para Brasília, o Rio contará, nos próximos meses, com uma oportunidade fabulosa para se tornar ainda mais charmosa.

Há apenas dois anos, quando os chineses davam os últimos retoques para aprontar Pequim para os Jogos Olímpicos de 2008, sua capital parecia ter sido bombardeada, tantas eram as obras espalhadas pela sua superfície. Eram, nada menos, que 9 mil canteiros. Entre eles, alguns enormes, como o Estádio Nacional, conhecido como Ninho de Pássaro, com capacidade para 91 mil pessoas. É uma construção com contornos

emaranhados que utilizou 42 mil toneladas de aço e onde reinaram o velocista jamaicano Usain Bolt, a saltadora russa Elena Isinbaieva e a brasileira Maurren Maggi, entre outros campeões do esporte. Falta completar também o Cubo-D'Água, um edifício azulado com estilo moderno, com piscinas de águas recicladas, que se tornou conhecido pelos brasileiros por causa de Cesar Cielo e do fenômeno norte-americano Michael Phelps e suas oito medalhas douradas. Houve tarefas hercúleas, como fazer o moderno terminal 3 do aeroporto da cidade, com monumentais 1,3 milhão de m² de área construída (duas vezes maior do que o terminal londrino de Heathrow). Falta também dar os contornos finais

Para as Olimpíadas de 2008, Pequim (*abaixo*) produziu 9 mil canteiros de obras e mudou as feições da cidade



em uma nova ferrovia de alta velocidade (exatamente para ligar o aeroporto ao centro da cidade), concluir três linhas de metrô, novos sistemas de tratamento de água e esgoto e telecomunicações e arrematar gigantescos projetos de reurbanização que varreram para sempre da face de Pequim quarteirões inteiros de hutongs – os centenários cortiços construídos desde a dinastia Ming. Parte da área ocupada por eles hoje foi convertida em centros comerciais, prédios residenciais e de escritórios de última geração, como as duas imensas torres futuristas em forma de imensos “L” (a maior delas com 230 metros de altura), que desafiam as leis da gravidade e onde hoje trabalham cerca de 10 mil funcionários da CCTV, a maior emissora de televisão chinesa.

Todo esse gigantesco pacote de renovação urbana chinês custou 38 bilhões de dólares. Em compen-

sação, Pequim se transformou em uma cidade mais moderna, funcional e mais limpa, com 912 fábricas poluidoras a menos (foram transferidas para outras regiões do país ou, simplesmente, fechadas) e prédios tocados com novas fontes de energia renovável. Entrou de uma vez por todas no mapa das grandes cidades e ficou melhor. “O maior legado da cidade que organiza as Olimpíadas é a capacidade de se reinventar”, diz o norte-americano Victor Matheson, professor do College Holy Cross, de Worcester, e autor de artigos sobre o impacto de megaeventos esportivos nos países que os organizam.

No Rio de Janeiro, as metas serão bem menos ambiciosas do que as cumpridas na China, mas ainda assim custarão um bocado: o equivalente a 12 bilhões de dólares, sem contar estouros de orçamento típicos em megaeventos. Vale a pena

Barcelona (*acima*) implantou 220 quilômetros de rede de saneamento na fase de preparação para os jogos de 1992

gastar tudo isso? “Claro que sim: assim que uma cidade é escolhida para ser a sede das Olimpíadas, de cara ela é colocada diante dos olhos de dois terços da população mundial”, afirma o canadense Robert Barney, professor da Universidade de Western Ontário, no Canadá. “Em termos de publicidade e relações públicas, fundamentais para gerar novos negócios, isso não tem preço.”

Até 2016, uma parte considerável do orçamento para as Olimpíadas do Rio de Janeiro será usada em obras para facilitar o deslocamento pelas suas congestionadas ruas e avenidas, como o Arco Metropolitano, um conjunto de vias expressas com 145 quilômetros de extensão. Fazê-lo deve custar meio bilhão de dólares aos cofres públicos. Igualmente é importante equacionar os gargalos na infraestrutura aeroportuária. Se o aeroporto Tom Jobim (ex-Ga-

leão) já enfrenta problemas com o fluxo normal de turistas, como será durante os Jogos? Sem verbas para levar o metrô até a Barra da Tijuca, um dos epicentros das competições, a solução encontrada pelas autoridades será implantar um sistema inteligente de ônibus, com corredores exclusivos e estações, semelhante ao sistema que existe em Curitiba. Batizado de BRT, a sigla para Bus Rapid Transit, ligará a Barra da Tijuca, onde ficará a Vila Olímpica, à zona norte da cidade, onde estão os estádios do Maracanã, João Havelange, conhecido como Engenhão, e o Complexo de Deodoro, passando pela zona sul e o centro da cidade. O sistema custará 900 milhões de dólares e promete livrar do caos atletas, jornalistas e turistas que forem aos estádios, arenas e ginásios. E tem a expansão do metrô, pelo menos até a Gávea (dificilmente a rede chegará até a Barra da Tijuca).

Cerca de 15 mil atletas e 1 milhão de turistas devem estar no Rio durante as duas semanas dos jogos



São intervenções que podem demorar, dependendo de surpresas. Na China, o trâmite das obras foi acelerado (e porque não dizer imposto pelas autoridades) pela vontade do próprio governo, que literalmente manda prender, soltar ou fazer, e sem permitir contestações judiciais.

Não deverá ser o caso do Brasil, onde frequentemente obras de grande porte são paralisadas por recursos nos tribunais. Alguns trechos do Arco Rodoviário já foram embargados pelo Ibama sob o pretexto de não cumprirem as normas ambientais. Pior: em alguns casos também foram detectadas irregularidades pelo Tribunal de Contas da União, o TCU. Tudo isso toma tempo para resolver, ainda mais diante um prazo curto para aprontar a cidade até 2016. Mas nenhuma ameaça de burocracia ou contratempo estraga os planos dos dirigentes. “A cidade e o Brasil estarão prontos para assumir sua responsabilidade”, declarou Carlos Arthur Nuzman, presidente do Comitê Organizador Rio 2016.

Para receber 15 mil atletas e quase 1 milhão de turistas, que circularão pela cidade durante as competições, o Rio terá, necessariamente, de erguer novos hotéis. Novamente, isso não será uma missão pequena. Serão precisos 40 mil leitos, cerca de 12 mil a mais do que a rede da cidade possui atualmente. Em sete anos, a previsão é que 8 mil sejam adicionados a essa rede. A solução para fechar a conta terá uma pitada do jeitinho brasileiro: hospedar cerca de 4 mil hóspedes em navios. Outra tarefa urgente será instalar um sistema de esgotos eficiente na



Barra da Tijuca, onde ficará a Vila Olímpica e boa parte das instalações esportivas. Hoje pouco menos da metade de seus domicílios trata os seus dejetos. Para fazer bonito em 1992, Barcelona teve um desafio semelhante e implantou 220 quilômetros de rede. No Rio de Janeiro, também será necessário despoluir a toque de caixa as águas de lagoas como a Rodrigo de Freitas, onde acontecerão as provas de remo, a Lagoa de Jacarepaguá, igualmente suja, e também a Baía de Guanabara, onde serão as regatas do iatismo, hoje uma região de águas turvas. Limpar os três locais custará 500 milhões de dólares, pelo menos no papel. Ainda será preciso implantar sistemas de esgoto nas cidades da Baixada Fluminense. “Temos o compromisso de fazer do Rio de Janeiro um exemplo verde para o mundo”, diz Carlos Roberto Osório, secretário-geral do Comitê Organizador das Olimpíadas de 2016.

Nos planos para fazer do Rio

A promessa de despoluição da Baía da Guanabara, não realizada para os Jogos Pan-Americanos de 2007, terá de ser cumprida



um local mais seguro está a previsão de ampliar o número de policiais na cidade: passariam para 62 mil homens, pouco mais do que o dobro do que existe atualmente nas ruas cariocas. Para cumprir a meta de deixar a cidade com um ar mais puro, até agosto de 2016 serão plantadas 290 mil árvores por ano. É o triplo do que se cultiva atualmente. O certo é que o Rio de Janeiro pretende se transformar em uma cidade muito melhor para viver. Um fenômeno parecido aconteceu em Barcelona, onde, há quase duas décadas, os antigos bairros portuários viviam uma fase de decadência e alta criminalidade. Antes dos Jogos Olímpicos que mudaram a sua face, a cidade mais importante da Catalunha era quase de costas para o mar, apesar de situada junto ao Mediterrâneo. Depois que as competições chegaram, os catalães re-

descobriram a sua orla. Povoada por edifícios e monumentos modernos, hoje a cidade é uma das que mais atraem turistas em toda a Europa. Esse milagre da boa transformação repetiu-se em Sydney, oito anos mais tarde, quando a antes suja Baía Homebush foi saneada e a cidade foi salpicada com instalações ecologicamente corretas (*veja quadro*).

Nesse momento, o bom pretexto de organizar as Olimpíadas está modificando, para o bem, uma vasta área na porção leste de Londres, a sede dos Jogos de 2012. Quando as obras forem concluídas, o que se espera é que Stratford City, o nome dessa região cortada por canais de águas putrefatas, se transforme, e em apenas 36 meses, em uma espécie de Amsterdã ultramoderna. Vale, assim, uma dupla torcida: para que Londres tenha sucesso e seu exemplo sirva para o Rio. ■

A meta ambiental para 2016 é ousada e demanda o plantio de 290 mil árvores por ano

Anúncio Bic Banco

Uma maravilhosa cirurgia plástica

Qualquer carioca concorda: a área do porto do Rio de Janeiro pode ser muito mais bem aproveitada. Escondida atrás de um longo viaduto, seus galpões foram esquecidos pela população e transformaram-se em uma área perigosa. Desde 1993, circula a ideia de transformar essa região decadente em um local agradável. Já foram apresentados três projetos, entre eles o que traria para a cidade uma sucursal do Museu Guggenheim. Uma última versão, sugestivamente batizada Porto Maravilha, está na mesa do prefeito Eduardo Paes. E, no embalo do Rio 2016, dessa vez parece que a coisa vai.

Se tudo der certo, dentro de al-

guns anos, sairá de cena o elevado horróroso, recuperando-se a vista para o mar. O estacionamento de 35 mil m² vira uma praça arborizada. Os antigos armazéns serão reformados e terão quiosques, restaurantes, espaço para shows. Também irão para lá atrações culturais como a Pinacoteca do Rio e o Museu do Amanhã, construído em parceria com a Fundação Roberto Marinho.

Esse processo de revitalização do porto do Rio se inspira em situações semelhantes, todas bem-sucedidas. Sufocada por matadouros e industrial, a região da Baía de Sydney era um ponto negro na capital da Austrália, antes de ser resgatada por uma

bem-sucedida operação urbana. Em Seul, a capital da Coreia, o Stream – um riacho que corta a região central – era um ponto fedido para onde ninguém queria ir. Hoje, suas águas cristalinas têm peixes e correm no meio de trilhas arborizadas, ótimas para o lazer. Esquecida pelos ingleses, a região de Canary Wharf, em Londres, transformou-se em um dos mais pujantes centros financeiros da capital inglesa. Igualmente decadente, Puerto Madero, em Buenos Aires, foi revigorado, a partir de 1989, com lojas e restaurante, transformando-se em ponto turístico na cidade portenha. O porto do Rio bem que merece um destino semelhante.



Anúncio Grupo Advento