

La nueva línea de metro de Río plantea dudas antes de JJOO

Por ADRIANA GOMEZ LICON

Associated Press, 20 de junio de 2016

RIO DE JANEIRO (AP) — El olor a concreto mojado y el eco de las voces de trabajadores que a lo lejos sellan con un relleno blanco las paredes de un túnel nuevo son un claro recordatorio de lo que falta en esta estación del metro: pasajeros y trenes.

A siete semanas de la ceremonia inaugural de los Juegos Olímpicos, la ampliación del metro de Río de Janeiro que ayudaría a trasladar a cientos de miles de deportistas y turistas no está lista. Los constantes atrasos, el aumento de gastos y las dificultades económicas del estado en crisis han sembrado la duda a pesar de que las autoridades brasileñas mantienen que el trabajo se concluirá a tiempo.

Más allá de si finalmente está operativo el 5 de agosto, especialistas en transporte subterráneo y auditores expresan su preocupación por el poco tiempo que resta para probar la nueva línea. La fecha de apertura se ha pospuesto una y otra vez hasta fijarla cuatro días antes del inicio de los Juegos.

"Es muy poco tiempo para probar una obra pública de ese tamaño", señaló José Manoel Ferreira Gonçalves, presidente de la organización de especialistas en trenes FerroFrente. "¿Qué nos garantiza que está todo en orden en un proyecto tan sensible y complicado?"

"Cada hora cuenta", dijo Rodrigo Vieira, secretario de Transporte del estado de Río de Janeiro, a The Associated Press. "Estamos trabajando sin parar, las 24 horas del día con 1.000 trabajadores en cada estación".

Una vez finalizada, la línea 4 del metro sería el legado más importante de los Juegos para la ciudad. Ideada casi dos décadas atrás, su trazado se concretó finalmente hace seis años para llevar a pasajeros de la mundialmente conocida playa de Ipanema al moderno suburbio de Barra da Tijuca en menos de 15 minutos. En Barra da Tijuca están el Parque y la Villa olímpicos, así como otras sedes de competencias.

Sin el metro, el viaje por autopista entre las montañas verdes y favelas lleva más de una hora con tráfico estable. Implicaría dificultades en la logística del evento ya que habría que transportar a miles de personas en autobús o taxi por unas calles ya saturadas con el tránsito local.

Cuando Río de Janeiro fue elegida sede de los Juegos Olímpicos en 2009, el panorama económico de Brasil era totalmente lo contrario a lo que es hoy. El descubrimiento en 2007 de yacimientos submarinos, conocidos como presal,

convirtió a Brasil una potencia petrolera e hizo que proyectos de infraestructuras como la Línea 4 pareciesen posibles.

Sin embargo, el precio del barril de petróleo se desplomó en los últimos años, mermando la recaudación del estado productor. El sector petrolero se ha visto además gravemente golpeado por un escándalo de corrupción destapado hace dos años y que salpica a la empresa estatal Petrobras y a docenas de políticos y empresarios.

El estado de Río de Janeiro fue uno de los más afectados. El viernes, el gobernador interino declaró el estado de desastre financiero, una figura que le da libertad para adoptar medidas excepcionales para administrar los escasos recursos disponibles sin violar leyes fiscales. Se ha demorado el pago de salarios a maestros y pensionistas. Algunas delegaciones de policía no tienen productos básicos como papel de baño y los residentes se han visto obligados a hacer donaciones.

En el último mes, el gobierno federal tuvo que rescatar al estado al poder afrontar un pago de 8,3 millones de dólares por un préstamo de la Agencia Francesa de Desarrollo, que está ayudando a costear el proyecto del metro.

Debido al incumplimiento, el gobierno federal ha detenido otro préstamo de 284 millones de dólares solicitado a un banco nacional para terminar las obras. El Ministerio de Hacienda de Brasil dice que está revisando la capacidad del estado para adquirir más deuda.

"Las dificultades financieras de Río de Janeiro son notorias. Yo reconozco que no es algo trivial dar el aval o aprobar un préstamo a estados en problemas financieros," dijo Julio Bueno, secretario de Hacienda del estado de Río de Janeiro. "Por otro lado, tenemos los Juegos Olímpicos. La obra del metro es esencial".

A pesar de mantenerse optimistas, responsables municipales idearon un plan alternativo para movilizar a turistas y atletas con carriles especiales y un sistema de autobuses de tránsito rápido. Las autoridades ya habían reducido sus expectativas sobre el metro durante meses.

La construcción, que todavía sigue en marcha, también ha sembrado temores, principalmente después de que una ciclovía se derrumbara el pasado abril por una ola grande. Dos ciclistas murieron en el accidente que ocurrió unos meses después de haber sido inaugurada como uno de los proyectos de mejora de la ciudad de cara al mayor evento deportivo del mundo.

Otras obras públicas ya han presentado problemas. Un nuevo sistema de tren ligero que conecta la zona portuaria de Río con uno de los aeropuertos sufrió un corte de luz en su segundo día operativo, obligando a los pasajeros a bajarse. Una carretera cerca de Barra da Tijuca, inaugurada a principios de este mes, ya tiene baches y grietas grandes.

Los auditores del estado estudian porqué los costos de la expansión del metro se dispararon desde la estimación inicial de 1.600 millones de dólares en 2011, a los 2.900 millones de dólares acumulados hasta ahora. Además, el Tribunal de Cuentas del Estado exige información acerca de las pruebas del metro.

"Queremos saber si el hecho de que redujeran el tiempo para probar el metro pone en riesgo la seguridad de los pasajeros", señaló Jonas Lopes, presidente del Tribunal de Cuentas del Estado de Río de Janeiro.

Retrasos constantes y presupuestos muy por encima de la estimación inicial son problemas comunes en la construcción en Brasil.

La policía federal está investigando si la constructora Odebrecht, que forma parte del consorcio del metro, pagó sobornos a funcionarios en relación con la creación de la Línea 4. Las autoridades congelaron los bienes de otra constructora implicada en el proyecto, Queiroz Galvao, tras ser acusada de formar parte de la trama presuntamente corrupta de Petrobras.

Mientras, el final del proyecto completo de la Línea 4 se ha pospuesto para 2018.

"Así es cómo funcionan las cosas aquí", dijo Hivonete Reis, de 70 años, quejándose de que pasarán años antes de que la línea llegue al sur de la ciudad, donde vive. "Nunca nos dan nada a tiempo".
