

Encaminho-vos meus pitacos e sugestões sobre o transporte na cidade do Rio de Janeiro.

De um paranaense, casado com uma carioca, que chegou ao Rio em 1.966, onde morou até 1.970, depois em 1.975 e em 1.985, morando muitos anos em Brasília, e retornando ao Rio a partir de 1.995. Observador do desenvolvimento da cidade e de seus problemas e conhecedor do BRT de Curitiba bato palmas para as decisões sobre os BRT do Rio de Janeiro, mas alerta que cuidados deverão ser tomados com as conseqüência para os bairros da Barra e do Recreio.

Atenciosamente

Euro

METRÔ OU BRT BYKES CARROS ETC - Comentários sobre matéria na Gazeta do Povo - Opinião – do Arquiteto Jaime Lerner

Euro Brasília Vieira Magalhães

Por ser paranaense morando no Rio de Janeiro, conheço bem o sistema do BRT em Curitiba e o sistema caótico de transporte do Rio.

O BRT foi uma excelente solução, que integra toda a cidade em transportes rápidos, mas que também exige deslocamentos até suas estações, que são simples e bem mais fáceis de acesso.

O Rio de Janeiro é dominado pelas Empresas de Transportes, provavelmente mal acostumadas com muitas facilidades e omissões do poder público dominante ao longo dos anos, pois transporte público é atividade exclusiva do governo e operado por concessão.

Cheguei ao Rio de Janeiro em 1.966, onde morei até 1.970, novamente em 1.975 e em 1.985, tendo me casado com uma carioca e morado muitos anos em Brasília, cidade criada para automóveis e com transportes públicos sofríveis e em 1.995 iniciado o meu retorno ao Rio, indo morar na Barra da Tijuca, com trânsito caótico e parecido com o de Brasília. Em 2002 me mudei para Ipanema e meu carro vive muito mais na garagem do que nas ruas. Faço quase tudo a pé, de táxi ou de ônibus.

E por isso mesmo, há anos tenho observado, estupefato, na Rua Visconde de Pirajá, o principal eixo de transporte urbano e também na N. Sra. de Copacabana, uma quantidade enorme de ônibus atravancando todo o trânsito e sempre batendo lata, vazios, só enchendo, e aí até demais, nos horários de pico.

E aí sempre me perguntei: quem paga essa absurda conta?

Os empresários ou o povo, com subsídios polpudos?

Ou será que o Transporte Urbano é a lavagem do dinheiro do TRÁFICO?

ALGO DE PODRE EXISTE NO NOSSO REINO DE AVILÃ! (sem trocadilhos – título dado pela Globo a localidade de uma novela).

E o Rio de Janeiro possui, pela sua própria natureza, uma infinidade de corredores que daria para organizar um sistema BRT muito melhor do que o de Curitiba com investimentos infinitamente mais baratos do que a construção e operação de metrô.

Mas e a turma mafiosa dos transportes deixaria?

Pesquisando um pouco mais o assunto descobri informações importantíssimas sobre o BRT, principalmente que mais de 100 sistemas BRT foram instalados na última década, com modificações, adaptações e aperfeiçoamentos do sistema lançado por Jaime Lerner em Curitiba, em países como Espanha, México, França, Peru, China, África do Sul, Colômbia e muitos outros.

Mas fiquei pasmo ao verificar que no Brasil poucos Estados ou grandes cidades se aproveitaram dessa grande experiência e de custos infinitamente menores do que os do metrô – 1 km de metrô pode custar até 400 milhões de dólares, contra uns 30 milhões do custo do sistema BRT – da cidade de Curitiba, que foi palco da visita de autoridades de todo o mundo que o aproveitaram.

Porque será essa discriminação com um sistema eficiente e barato nacional?

Porque só Curitiba, Belém, Belo Horizonte ainda o utilizam, se ele existe em Curitiba há mais de 30 anos?

Não existe a menor dúvida de que o maior desafio das grandes cidades neste século XXI será oferecer transportes públicos de massa com qualidade, eficiência e conforto e tirar as pessoas dos carros e o BRT poderá ajudar nesse objetivo e ainda desafogar os metrô, que já começam a apresentar sérios problemas e dificuldades para a massa cada vez maior de passageiros e cuja expansão nas cidades mais adensadas se torna mais trabalhoso e caro.

E com as recentes experiências com ônibus elétricos e movidos a biocombustíveis, esses sistemas serão também, menos poluidores.

Conheça alguns sistemas em funcionamento:



BRT de Curitiba – PR



BRT na China



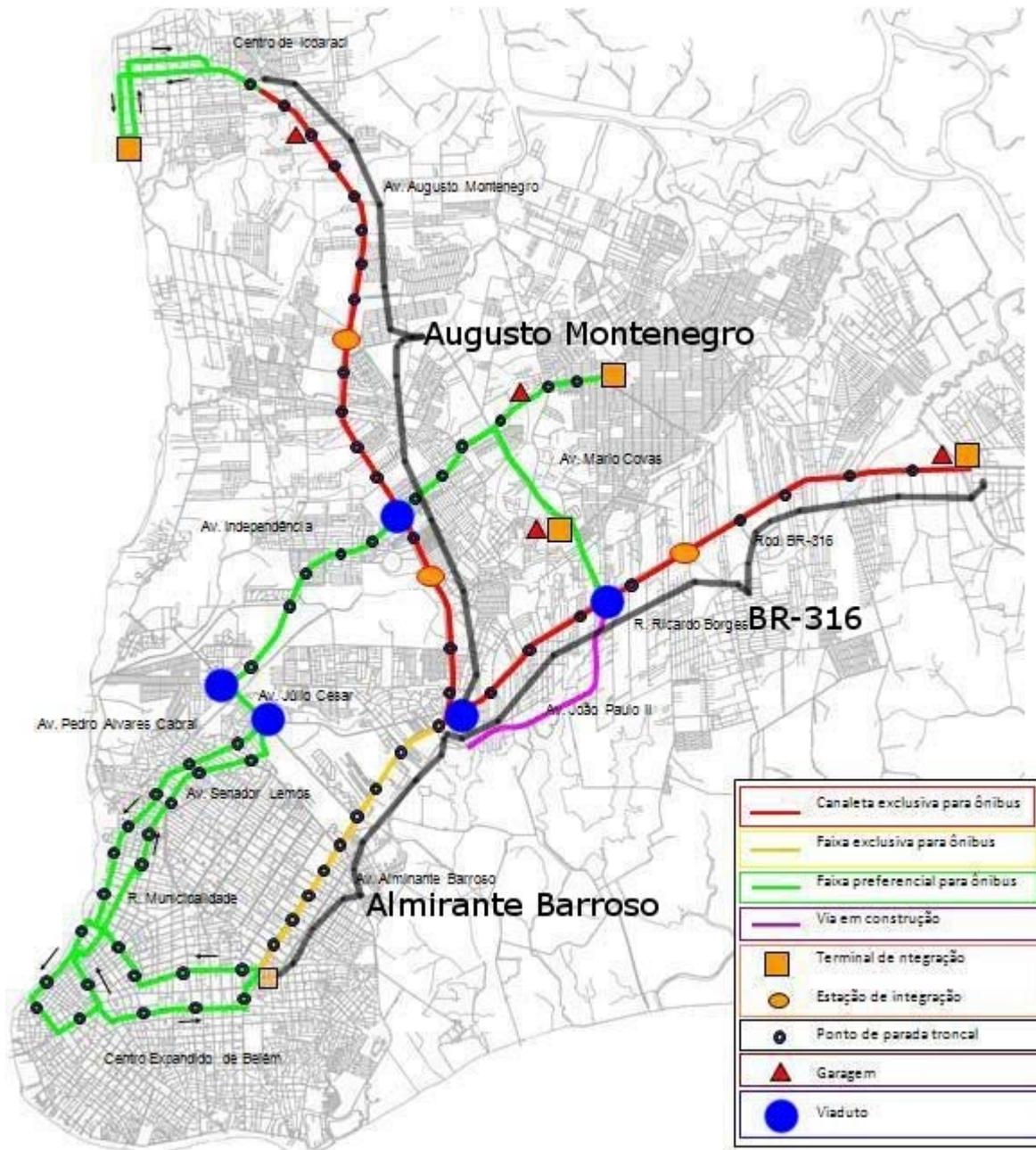
BRT Bogotá – Colômbia



Novos ônibus articulados para o BRT – fábrica em Caxias do Sul – RS



Esquema do BRT



Sistema de BRT de Belém – PA

Mobilien: Paris' Version of Bus Rapid Transit

by Elizabeth Press on September 29, 2008



BRT DE PARIS



Futuro BRT de Curitiba

Abaixo a reportagem com Jaime Lerner:

GAZETA DO POVO Terça-feira, 15/03/2011

OPINIÃO - opinião do dia

Carro ou metrô, o grande equívoco

Publicado em 15/03/2011 | JAIME LERNER

Embora eu acredite que o futuro está na superfície, não procuro provar qual sistema é o melhor. Cada cidade precisa extrair o melhor de cada modo de transporte que tenha, seja na superfície, seja subterrâneo

Um dos grandes equívocos na discussão dos problemas das cidades no mundo inteiro é a polarização entre a opção pelo carro ou pelo metrô no enfrentamento dos desafios da mobilidade urbana. Com o crescimento do número de carros nas ruas, alimenta-se o imaginário popular com a ideia de que a solução seria a ampliação da infraestrutura viária, como viadutos e vias expressas, e o conseqüente aumento de grandes estacionamentos – subterrâneos ou não, e a adoção de toda a parafernália que acompanha a opção pelo automóvel com as metodologias de engenharia de trânsito.

Para contrabalançar isso, vende-se a ideia de que só o metrô poderia resolver essa confusão fenomenal. E aí aparecem os "vendedores" de sistemas enterrados a abastecer a mente dos prefeitos com essa solução.

Nada como um metrô para se prometer ao cidadão, já que esse veículo rápido a correr pelo subsolo, sem depender do trânsito caótico, levando as pessoas confortável e rapidamente ao seu destino parece o ideal.

Se o metrô em si é rápido; o tempo de deslocamento total, necessariamente não o é. E por quê? As estações são mais espaçadas, portanto há que se caminhar mais para alcançá-las. Depois, descer (e subir) por escadarias imensas nem sempre automatizadas e percorrer longos corredores até se chegar à plataforma desejada, onde se aguarda cada comboio em média de 2 a 5 minutos. Caso haja a necessidade de se fazer uma correspondência com outra linha, repete-se o processo anterior, consumindo outros 15 ou 20 minutos preciosos. Resultado: o tempo de viagem aumenta, e a corrida de obstáculos que esses percursos representam principalmente para adultos acompanhados de crianças e idosos (sem considerar as pessoas com limitações de mobilidade) consome muita energia. Cinquenta minutos depois, cansado e suado, você chega ao seu destino. E aí você ainda tem de subir outra escadaria e caminhar bastante, se não souber o ponto exato de emergir.

Mas, afinal, é bom o metrô? É ótimo! Contudo não se pode esquecer que construir uma nova rede completa de metrô já não é mais possível para as cidades de hoje. Londres, Paris, Moscou, Nova York possuem redes extensas, mas que tiveram sua construção iniciada a 100, 120 anos atrás, quando os custos de se trabalhar no subsolo eram mais baratos.

Hoje, uma metrópole como São Paulo, por exemplo, tem 4 linhas, mas 84% dos deslocamentos são em superfície. Embora eu acredite que o futuro está na superfície, não procuro provar qual sistema é o melhor. Cada cidade precisa extrair o melhor de cada modo de transporte que tenha, seja na superfície, seja subterrâneo. A chave reside em não se ter sistemas competindo no mesmo espaço e utilizar tudo aquilo que a cidade tem da forma mais efetiva. Na minha opinião, os sistemas em superfície têm a vantagem de, com as características corretas (tais como canaletas exclusivas, embarque em nível e pré-pago e frequência elevada que chamamos de BRT, Bus Rapid Transport), alcançar um desempenho similar ou maior que o metrô subterrâneo por um custo que é acessível a todas as cidades e com uma implantação muito mais rápida. Ainda, há que se considerar a utilização de veículos individuais associados aos demais elementos da rede pública de transporte, como é o caso das bicicletas (o Velib) em Paris.

O que o grupo de "vendedores" não te conta é a quantidade imensa de recursos necessários para implantar uma única linha subterrânea que, contando todos os estudos, pode levar 20, 30 anos para ser construída. Ainda, sua operação terá de ser subsidiada, e aí recursos que se destinariam à educação, saúde, atenção à criança irão para o brejo.

Ah, sim! Aí vem a pressão! Sem metrô o Brasil não irá sediar a Copa do Mundo. Como se dessa solução de mobilidade dependesse do futebol. Curitiba transporta 2,3 milhões de passageiros/dia em seu sistema em superfície, mais ou menos o mesmo que o metrô de São Paulo, ou o metrô e o trem de subúrbio do Rio de Janeiro, juntos. O metrô de Londres, o mais antigo do mundo, transporta 2,9 milhões de passageiros/dia.

Um recente estudo avaliou que, para ampliar a sua capacidade de transporte em 3 milhões de passageiros/dia, o Rio precisaria investir R\$ 3 bilhões (30% recursos do governo em obras, 70% da iniciativa privada em frota). Logo, com R\$ 1 bilhão – o equivalente ao custo de 4 km de metrô – a cidade poderia transportar 3 milhões de usuários a mais, em excelentes condições de conforto e segurança no sistema BRT.

Mas por que então alguns excelentes prefeitos embarcam nesse "metrô furado", ou no furo para o metrô? Porque precisam anunciar ideias para pessoas que têm seu imaginário alimentado por idealizações. Seria o equivalente a te prometer a Angelina Jolie e te entregar o Clint Eastwood. E quem estimula isso: tecnocratas que contribuem para a deterioração dos sistemas de superfície pela má operação, visando apressar a "necessidade" de um metrô.

Por outro lado, cerca de 83 cidades do mundo como Seul, Bogotá, Cidade do México, Los Angeles, algumas delas maiores que São Paulo, estão implantando o que eles chamam o BRT de Curitiba.

País subdesenvolvido é aquele que importa como última novidade o obsoleto. Jaime Lerner é arquiteto e urbanista.

Parece que agora, com a proximidade da Copa do Mundo 2014 e das Olimpíadas 2016, a cidade do Rio de Janeiro está acordando para esta solução.

Iniciou com um projeto de enganação em Copacabana, que não irá servir para nada, pois não passa de demagogia a pintura da faixa azul e um montão de proibições, sem melhoria na qualidade dos ônibus, sem estações próprias e sem a diminuição da excessiva quantidade de ônibus.

O mais do que necessário seria a criação de baldeação em corredores que distribuam o trânsito, sem obrigar que todas as linhas da cidade passem pelo mesmo lugar – isso eles ainda não conseguem enxergar.

Também irão criar um monstrengo na Barra da Tijuca com a facilitação do acesso por BRT sem que haja uma preparação das vias do bairro para o escoamento do aumento de tráfego que para lá se dirigirá. O BRT terá de ligar o Terminal Alvorada à futura estação de Metrô e também à uma estação central no Recreio.

Os sistemas viários de BRT do Rio para a Copa 2014 e para os Jogos Olímpicos 2016 cortarão a cidade em vários sentidos, com obras do corredor TranOeste iniciadas há alguns meses e projetos e planos prontos para os corredores da TransCarioca e TransOlimpica.

1- Transcarioca:

<http://www.youtube.com/watch?v=M9k-lm3YpTU>

2- Transolímpica

<http://www.youtube.com/watch?v=ReC4PBx0fzq>

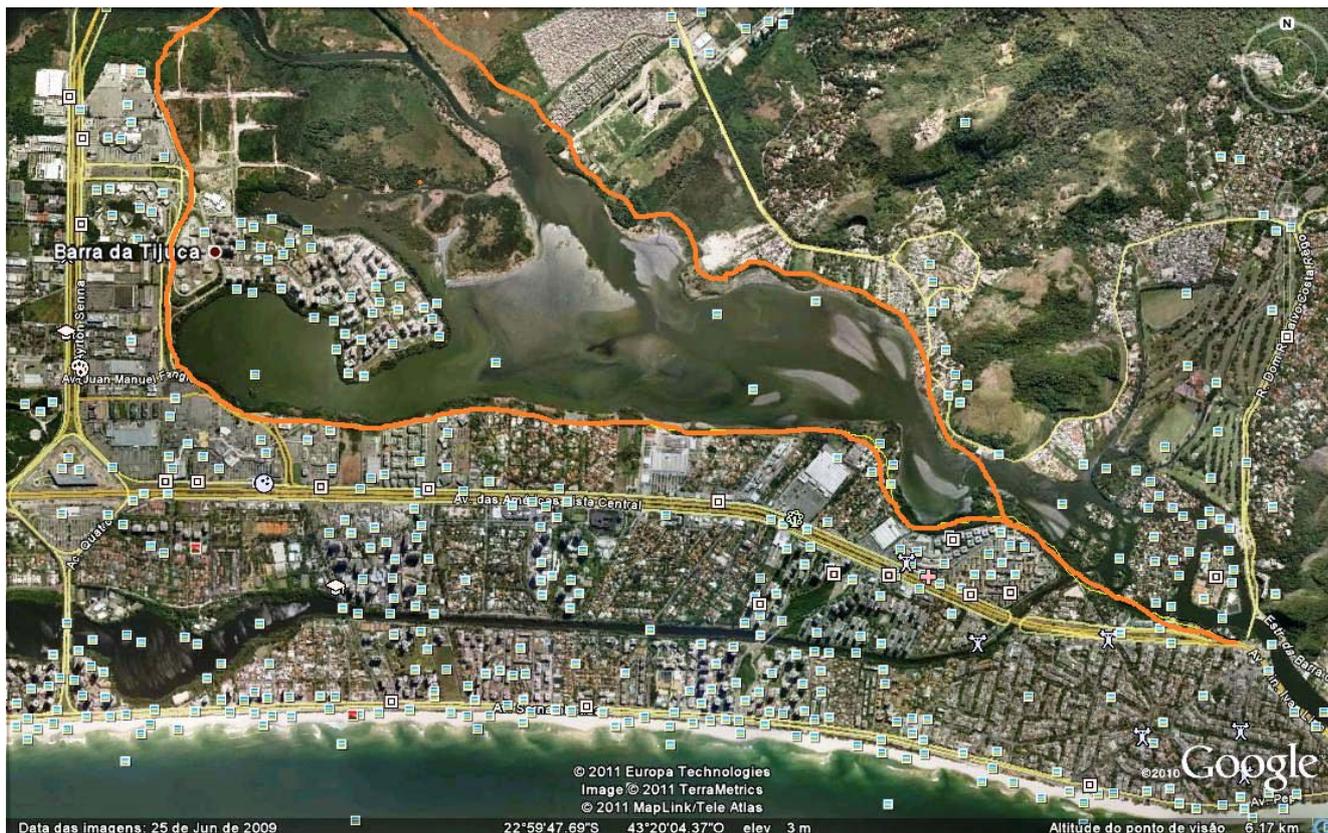
3- Transoeste:

<http://www.youtube.com/watch?v=HV3pYwilmaQ>

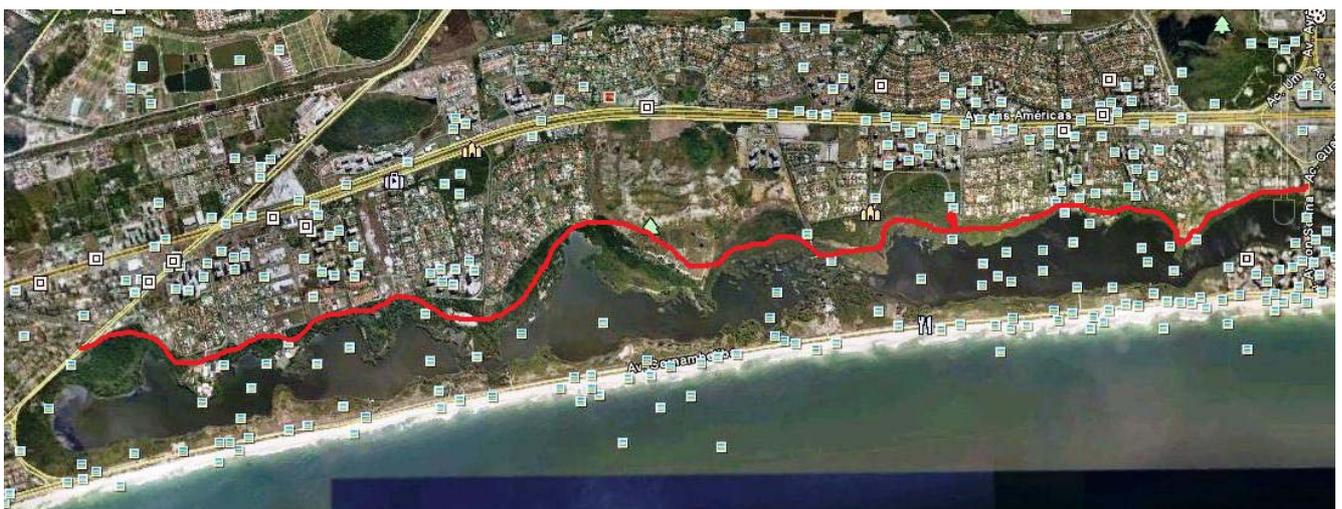
<http://www.youtube.com/watch?v=pgP96WI5mx0&NR=1>

E o transporte urbano dentro da Barra da Tijuca e do Recreio, como ficarão com essa imensa facilidade de acesso a bairros considerados de lazer e turismo de todo o Rio de Janeiro???? Ficarão caóticos???

A única saída que vislumbro para desafogar a Barra será a abertura de uma via de contorno na Lagoa de Barra (na beira) indo se ligar diretamente à Av Airton Senna por detrás do Via Parque – não há alternativas – e como ela precisa mesmo ser salva, deverão fazer a compensação do meio ambiente, como proteções, desocupação das habitações irregulares, plantios, dragagem e parques que se fizerem necessários e forem possíveis. O Rio merece recuperar suas belezas detonadas. Você já sobrevoou as Lagoas da Barra? São maravilhosas e que poderiam ser utilizadas como turismo e pesca, mas totalmente abandonadas e poluídas.



As mesmas estradas-parque ou de contorno deveriam circundar e proteger as Lagoas de Jacarepaguá e de Marapendi, um pouco menos poluídas e assoreadas.



Os governos no Brasil precisam acordar e agir com maior objetividade, com maior eficiência, com planejamento visando muitos anos à frente (mais de 20) e com foco no desenvolvimento e melhoria da qualidade de vida nas nossas cidades, o que também representará economia do desperdício de tempo e dinheiro nos transportes, além de gerar grande número de empregos em sua implantação, e o mesmo deverão observar, talvez aproveitando as obras necessárias aos sistemas de transporte, para a melhoria dos sistemas de saneamento, outra área crítica que coloca o País no rol dos subdesenvolvidos.

Euro Brasília Vieira Magalhães – 23 de março de 2011

eb5@uol.com.br