

A ENCRUZILHADA DO TRANSPORTE PÚBLICO

Especialistas indicam os caminhos que vão disciplinar o tráfego de veículos nas metrópoles brasileiras

THE CROSSROAD OF THE PUBLIC TRANSPORTATION

Specialists point out ways to discipline the traffic of vehicles in Brazil's major cities.



Como qualquer outro processo histórico, o desenvolvimento do setor de transportes no Brasil é marcado por erros e acertos, avanços e retrocessos. Seja nas estradas ou nas áreas urbanas, nem sempre os critérios técnicos – os mais adequados quando a decisão diz respeito a um serviço essencial – prevalecem sobre os políticos. Até os mais renitentes rodoviaristas, por exemplo, vêm na prioridade dada às rodas nos anos 50 – em detrimento dos trilhos – uma escolha no mínimo equivocada. As consequências são bem conhecidas. O sistema ferroviário, mais indicado para o transporte de cargas num país continental como o Brasil, foi relegado nas décadas subsequentes e só mais recentemente, com o início das privatizações no setor, voltou a ocupar seu lugar no estratégico transporte de mercadorias.

Like any other historical process, the development of the Brazilian transportation sector is marked by mistakes and lucky hits, advances and delays. Both in the highway or urban areas, technical criteria – which are usually the most adequate when speaking about essential services – not always prevail over politics. Even the most persistent defenders of the highway system, for example, realize that the priority given to road transportation in the 50s – to the detriment of railways – was a wrong choice, to say the least. Its consequences are widely known. The railway system, most indicated for cargo transportation in a country of continental proportions like Brazil, was assigned to a lower position. Only recently, after the beginning of the privatization process of the sector, it resumed its position in the strategic transportation of goods.



A movimentação de nossas commodities pelas ferrovias vai bem, obrigado, e o crescimento deste modal na matriz dos transportes, a cada ano que passa, fala por si. Já a questão do transporte urbano de passageiros, não menos estratégica, parece ter chegado a uma encruzilhada parecida com aquela que, nos chamados anos dourados, colocou de um lado o transporte rodoviário e, do outro, os trilhos. Mas, qual é, afinal, a receita mais adequada para diminuir os engarrafamentos nas grandes metrópoles, reduzir o tempo perdido no ir e vir, diminuir as chamadas deseconomias e, por último, melhorar a qualidade de vida da população?

O primeiro cuidado a tomar, a julgar pelos tropeços no passado, é não se deixar levar por promessas simplistas que, feitas sintomaticamente durante períodos eleitorais, não tratam o tema com o rigor científico que dele se exige. Atração da Convenção Mobilidade Sustentável na Renovação Urbana, realizada no Rio de Janeiro nos dias 25 e 26 de novembro, o urbanista Jaime Lerner tem presenciado em todo o

The transportation of Brazilian commodities through highways is doing quite well, and the modal's growing share in the transportation matrix speaks for itself. On the other hand, urban passenger transportation, which is not less strategic, seems to have reached a crossroad similar to the one that, in the so-called 'golden years', placed the highway and railway transportation on separate sides. But, after all, what would be the most adequate solution to reduce traffic jams in large cities; avoid wasting time in transportation; diminish the so-called 'diseconomy'; and, finally, improve the population's life conditions?

Considering the mistakes made in the past, the first measure to be taken is to avoid simplistic promises, which, despite being symptomatically uttered during election periods, do not treat the issue with the deserved scientific rigor. As the principal attraction of the "Sustainable Mobility in Urban Renewal" meeting, held in Rio de Janeiro from 25 to 26 November, urbanist Jaime Lerner has witnessed, all over the world, the debate about the false dilemma of cars



Promessas eleitoreiras criam um falso dilema entre os carros e o metrô

Pre-election sweetener promises lead to false dilemmas between cars and subway

mundo um debate em torno do falso dilema carro/metrô. “Como as pessoas têm no imaginário a visão de uma rede metroviária completa, os políticos prometem nas eleições e jogam para o futuro a solução de um problema urgente” – disse o ex-prefeito de Curitiba e ex-governador do Paraná.

Novo paradigma – O também arquiteto Jaime Lerner foi o mentor e executor, na década de 70, do mais eficiente projeto urbano colocado em prática no mundo para resolver a questão da mobilidade urbana. O BRT (Bus Rapid Transit), um sistema de transporte coletivo que consiste em uma ou mais linhas por onde os ônibus viajam, a curtos intervalos, alimentados por diversos ramais, vindos de diversas áreas. De acordo com ele, o BRT quebra o paradigma automóvel/metrô na medida em que o ônibus – o modal utilizado – e os corredores por onde circulam são soluções mais em conta. “Os metrôs de Londres, da metade do século 19, Paris e Nova Iorque foram construídos numa época em que era muito mais barato trabalhar no subsolo”.

Como evitar, então, que interesses aparentemente conflitantes comprometam a harmonia que deve haver quando o objetivo é o bem comum? O outro ingrediente da receita é reunir todos os protagonistas e discutir o tema. E coube à Convenção Mobilidade Sustentável cumprir esse papel. Organizado pela Michelin e pelo Centro de Transporte Sustentável (CTS), o evento reuniu, entre outros, o presidente do Simefre, José Martins. Ele enfatizou, na ocasião, a necessidade de investimentos públicos no transporte urbano, principalmente na infraestrutura viária, já que, em termos de tecnologia automotiva, o Brasil tem nível mundial.

Martins lembrou que a indústria produz ônibus articulados, biarticulados, 100% piso baixo, micro e miniônibus, com acessibilidade aos portadores de deficiências especiais. “Mas de nada adiantam veículos apropriados para sistemas integrados, se no País inteiro existem apenas 260 quilômetros de corredores de ônibus.

vs. subway. “People’s imagery includes the view of a comprehensive subway network, which is usually promised by politicians during election periods. However, the solution for this urgent problem is always postponed,” said the former mayor of the city of Curitiba and former Paraná state governor.

Changing paradigms – In the 1970s, Lerner was responsible for the execution of the most efficient urban project ever put into practice and whose target was to solve the question of urban mobility. The Bus Rapid Transit, or BRT, is a collective transportation system consisting of one or more tracks for buses, which run at short intervals. The network is fed by various tracks coming from different areas. According to the architect, the BRT breaks the car/subway paradigm since buses – which is the modal used in the system – and the tracks through which they run are cheaper solutions. “In the middle of the 19th century, the subways of London, Paris and New York were built in a period when it was much cheaper to work underground.”

So, how to prevent these apparently conflicting interests from hurting the harmony that should exist when the target is guaranteeing general well-being? Another factor of this equation is to put all of its protagonists together to discuss the issue. This was the role of the “Sustainable Mobility” meeting. Organized by Michelin and the Sustainable Transportation Center (CTS), the event counted on the presence of the Simefre president, José Martins, among others. On this occasion, he emphasized the need for public investments in urban transportation, especially regarding Brazil’s transportation infrastructure, which, in terms of automotive technology, has an international level.

Martins stressed that the country’s industry produces articulated, bi-articulated, low-floor, micro and small buses accessible to impaired persons. “However, it’s no use having vehicles which can be adapted to integrated systems if,

Disputamos espaço com transporte irregular, convivemos com uma frota antiga e com políticas que incentivam o transporte individual” – arrematou o empresário.

Luz no Túnel – Mas, essa realidade já está mudando. Pelo menos no Rio de Janeiro – uma das cidades brasileiras que mais sofrem com a desorganização no trânsito. E o tom das mudanças começou a ser dado por uma sucessão de episódios deflagrados no 2º semestre de 2009. A começar por um veemente depoimento dado aos jornais pelo prefeito Eduardo Paes, em 7 de agosto de 2009: “... o Rio hoje tem o trânsito mais caótico do País ... São Paulo conseguiu fazer o bilhete único ... Recife organizou as vans nas ruas ... só o Rio continua essa bagunça”.

Pouco tempo depois, no “Dia Mundial sem Carro” – criado na França em 1988 para conscientizar a população sobre o uso excessivo de automóveis – a prefeitura proibiu o estacionamento de carros no quadrilátero que envolve a Avenida Rio Branco – a principal artéria do Centro da Cidade. O resultado foi altamente positivo: o trânsito fluiu com mais rapidez e o Instituto Estadual do Ambiente (INEA) registrou uma redução da ordem de 15% na emissão de elementos tóxicos em relação à média dos últimos três anos.

E a escalada de acontecimentos não parou por aí. Tendo por pano de fundo a projeção desfrutada atualmente pelo País – e o bom trânsito internacional do presidente Lula – as escolhas do Brasil e do Rio de Janeiro para sediar, respectivamente, a Copa do Mundo e as Olimpíadas exigiram a imediata implantação de projetos na área de transportes. E o melhor exemplo é o Rio.

Solução na superfície – Projetos da área engarrafados nos corredores da burocracia foram logo agilizados. Entre eles, as obras do metrô entre a Barra e a Zona Sul, e o início das intervenções dos três corredores expressos para ônibus. Um deles ligando a Barra da Tijuca à Penha (o T-5), orçado em R\$ 900 milhões; o segundo unindo Santa Cruz à Barra pelo Túnel da Grota Funda, ao custo de R\$ 300 milhões, e um terceiro que fará a conexão entre Deodoro e a Barra.

Serão 72 quilômetros de faixa exclusiva para circulação de ônibus integrados ao metrô e viagens muito mais rápidas. As garantias de que as obras serão executadas nos prazos vêm

countrywide, there are only 260 kilometers of bus tracks. We compete with irregular transportation companies, old vehicles, and policies which stimulate individual transportation,” the businessman said.

Seeing daylight – *But this reality is already changing. At least in the city of Rio de Janeiro, which is one of the most affected by the lack of organization in the traffic. And these changes started with a succession of events which took place in the second half of 2009. Beginning with a vehement declaration by mayor Eduardo Paes, given to the press on August 7, 2009: “... Rio’s traffic is currently the most chaotic in Brazil... São Paulo managed to implement the single ticket system... Recife organized the traffic of vans... only Rio continues to be this mess...”*

Some time after that, during the “Car-free Day” – created in France in 1988 in order to make the population aware of the excessive use of cars –, the city administration prohibited the parking of cars in the area around Rio Branco Avenue, a main street located downtown Rio. The result was highly positive: Traffic flow was faster, and the State Environment Institute (INEA) reported a reduction of 15% in gas emissions compared to the average of the last three years.

And the succession of events continued. Having as background the country’s current prominence – and the good international influence of President Lula –, the selection of Brazil and Rio de Janeiro to host respectively the World Soccer Cup and the Olympic Games forced the immediate implementation of transportation projects. And Rio is the best example.

Surface solution – *Projects in the area that were blocked due to bureaucratic moves have been quickly released. Among them, are the subway works between the areas of Barra and Rio’s south side, and the beginning of interventions for three express bus tracks. One of them, the T-5, links Barra da Tijuca to Penha and will cost R\$900 million; the second project links Santa Cruz to Barra through the Grota Funda Tunnel, totaling R\$300 million; and the third project will connect Deodoro to Barra.*

These actions will total 72 kilometers of exclusive bus tracks integrated to the subway,



Corredor expresso para ônibus integrado ao metrô reduz tempo de viagens

Express lanes for buses integrated to the subway system reduce travel times

do empenho do governo federal, dos recursos garantidos e do olhar exigente da Fifa e do Comitê Olímpico Internacional. Sucesso garantido? Tudo certo? Nem tudo. Com a palavra, Jaime Lerner. “A solução para o transporte está na superfície mas, mais importante do que adotar o sistema BRT é operá-lo com eficiência” – advertiu o

urbanista durante sua intervenção na Convenção Mobilidade Sustentável na Renovação Urbana. E operar de forma eficiente, para Lerner, significa “implantar, nos corredores dos ônibus, tubos de embarque nos quais os usuários pagam antes de embarcar”. Criar um corredor exclusivo para os coletivos sem eliminar o tempo perdido no embarque seria, assim, cometer um erro fatal no momento em que o sistema de transportes da cidade procura avançar.

Outro princípio básico que nossos urbanistas devem levar em conta – quando pensam as cidades – diz respeito à movimentação dos pedestres – notadamente aqueles que são portadores de deficiência física. Muito pouca gente sabe, mas a maior parte dos deslocamentos na cidade é feita a pé. De acordo com pesquisa de Origem e Destino de 2007, feita pelo Metrô de São Paulo, 30% do total das viagens são realizadas por pedestres. Isso quer dizer que no trajeto para a casa, o escritório ou a praia, seja ele de automóvel, ônibus ou bicicleta, sempre há um trecho para andar. A caminhada, assim, é o meio de locomoção mais importante e, por isso, o pedestre deve ser o parâmetro básico no desenho das ruas. A maioria das cidades brasileiras, no entanto, apresenta calçadas estreitas, com desníveis e obstáculos. A situação se agrava quando o usuário convive com alguma restrição física, permanente ou temporária, como o uso de muletas e cadeira de rodas. Nesses casos, as calçadas estreitas, ausência de rampas e outros obstáculos surgem como verdadeiras barreiras arquitetônicas. Coisas simples que necessariamente devem ser consideradas para humanizar o ir e vir da população. ●

allowing much faster trips. The guarantee that the works’ schedule will be met comes from the commitment of the federal government; the resources allocated to them; and demands made by FIFA and the International Olympic Committee. Is the success guaranteed? Is everything all right? Not everything. Jaime Lerner speaks.

“The solution for transportation is on the surface, but, more important than adopting the BRT system is to operate it efficiently,” said the urbanist during the “Sustainable Mobility in Urban Renewal” meeting. For Lerner, efficient operations mean “to implement boarding tubes in bus tracks, where passengers are able to pay for their tickets before getting on the bus.” Creating an exclusive bus track without eliminating time lost on boarding would be a fatal mistake in a moment when the city’s transportation system seeks to advance.

Another basic principle which must be taken into account by urbanists – when planning then cities – is pedestrian traffic; especially of handicapped individuals. Even though the information is not widespread, most people move in the cities by foot. According to the Origin & Destination Survey 2007, conducted by Metrô São Paulo, 30% of the total travel distance is covered by foot. This means that there is always a walking stretch on people’s way home, to the office or the beach, no matter if they take a car, bus or bicycle to do so. Walking is, thus, the most important means to move and, therefore, pedestrians should be a basic parameter for the design of streets. Most Brazilian cities, however, have narrow sidewalks, filled with bumps and obstacles. The situation gets worse when users bear permanent or temporary physical conditions, which require them to use crutches or a wheelchair. In these cases, narrow sidewalks, the absence of ramps, and other obstacles become true architecture barriers. Simple issues that must be necessarily taken into account to make more human the population’s come-and-go. ●