

Melhor Mobilidade na Copa e nas Olimpíadas

23 de outubro de 2009

Os primeiros trens de subúrbios do Rio de Janeiro foram inaugurados no período imperial, quando a Estrada de Ferro Central do Brasil ainda se chamava Estrada de Ferro D. Pedro II, até 1937, quando o sistema começou a ser eletrificado. Todos os trens eram tracionados por locomotivas a vapor. Suas linhas rapidamente se expandiram e, hoje, os trilhos estão presentes não só na antiga capital da república, como também, em vários municípios da Região Metropolitana, perfazendo mais de 200 quilômetros de vias. O primeiro trecho do metrô carioca só foi inaugurado em 1979 e, 30 anos depois, conta com apenas duas linhas que perfazem cerca de 37 quilômetros. Sendo que a primeira somente no final deste ano será concluída, com a chegada dos trilhos à Ipanema. Até as Olimpíadas de 2016 cogita-se construir mais 13,5 quilômetros linhas do metrô, entre as estações General Osório e Jardim Oceânico, na Barra da Tijuca, com as seguintes estações intermediárias: Nossa Senhora da Paz, Jardim de Alah, Leblon, Gávea e São Conrado. Para evitar o que ocorreu por ocasião dos Jogos Pan Americanos, seria importante estender prioritariamente a Linha 1 até Gávea e, se possível, até a Barra da Tijuca. Deverão ser implantados, também, corredores de ônibus expressos em vias exclusivas, agora chamados de BRT, sigla inglesa que em português significa “transporte rápido por ônibus”, que num primeiro momento ligarão a Barra da Tijuca a dois pontos da Zona Norte e um da Zona Sul. Sua implantação é rápida e de menor custo, quando comparado com uma linha de metrô. O sucesso do sistema pioneiro de Curitiba, hoje presente em mais de 80 cidades se deve a três elementos: 1 - vias exclusivas onde os automóveis não entram; 2 - maior capacidade dos ônibus (articulados ou biarticulados), as estações – tubo, que permitem a cobrança antecipada da passagem e o rápido embarque, desembarque ou transferência para outras linhas. Cabe assinalar que na década de 1980 o protótipo de uma estação-tubo ficou por muito tempo em exposição na entrada da fábrica da Emaq, em Magé. Caso o projeto fosse implantado no Rio de Janeiro, os transportes públicos por ônibus seriam semelhantes ao de Curitiba que sediou o 17º Congresso de Transporte Público e Trânsito, promovido pela ANTP - Associação Nacional de Transportes Público. Com a modernização dos transportes sobre trilhos e os BRTs, estará assegurada a mobilidade urbana do Rio de Janeiro em 2014 e 2016. Vamos torcer para que isso aconteça. Renê F. Schoppa - Eng.Autor do livro 150 anos do trem no BrasilE-mail: rfschoppa@ibest.com.br23/10/09