

DIFERENÇAS E CONTROLE DE QUALIDADE NA IMPLANTAÇÃO DE TERMINAIS DE TRANSPORTE NO RIO E SÃO PAULO

Dado as últimas notícias veiculadas, a população carioca deve estar entusiasmada com o novo pacote de benefícios e intervenções extremas que a cidade está para sofrer em relação ao seu falido sistema de transportes. Embora alguma delas estejam sendo implantadas dada a realização aqui na Copa do Mundo e Olimpíadas um grande boom de obras em benefício do sistema está para ser iniciado. Um fator interessante e que não podemos deixar de detalhar por sua importância é uma certa inexperiência ou talvez ingenuidade dos projetistas no planejamento de instalações desses equipamentos quando se trata da instalação dos mesmos aqui da cidade do Rio de Janeiro. Tendo como perfeito exemplo de funcionalidade a cidade de São Paulo, vale destacar que lá desde a década de 80 todas as construções relativas ao transporte, principalmente estações e terminais são desde o projeto, efetuadas em conjunto e perfeita coordenação entre Prefeitura, EMTU (empresa de ônibus), Metrô e Ferrovia. Essa união gerou e proporciona até hoje a construção de equipamentos com bastante praticidade e funcionalidade onde os principais beneficiados são além dos profissionais envolvidos o público usuário.

Enquanto em São Paulo é de praxe nos terminais rodoviários a construção de mezanino ou passarelas para interligação entre as plataformas, garantindo assim uma organização maior e principalmente segurança no deslocamento dos usuários, aqui no Rio mesmo nos novos projetos, esse cuidado é relevado a segundo plano e os usuários acabam mesmo circulando entre ônibus em movimentos (na frente e por detrás dos mesmos em atitude inconsciente e perigosíssima) e em meio as pistas, quando atravessam de uma para outra. Um bom exemplo do que estamos relatando aqui pode ser constatado na maioria dos terminais de nossa cidade como por exemplo no Terminal Alvorada (na Barra da Tijuca) e acredita-se que a mesma situação ocorrerá no novo Terminal Américo Fontenelle (croquis abaixo) que ainda não foi construído e ficará localizado ao lado do Terminal Central do Brasil da Supervia.



Terminal Alvorada no RJ (Barra da Tijuca) passageiros Circulam em meio as pistas a procura das linhas onde irão embarcar (não há um painel central indicando a posição das linhas e não existe mezanino ou passagem subterrânea que dê segurança ao deslocamento dos Usuários. A cobertura não serve a metade das linhas que fazem uso do mesmo, proporcionando desconforto ao profissionais e passageiros.

(foto: www.riotemporada.com.br)



Acima a nova configuração do Terminal Alvorada e abaixo do Terminal Américo Fontenelle na Central do Brasil. Se a proposição do croquis acima tornar-se real, a reforma do Alvorada não passará da construção de novas fases da cobertura (corrigindo o problema antigo onde passageiros ficam expostos ao sol forte e chuva) e algumas realocações do que já existe (lojas e wcs) e a introdução de algumas melhorias como sala de espera e praça de alimentação. Nota-se entretanto que nem a passarela externa que une as calçadas da Av. Ayrton Senna ao centro da instalação não terminam onde deveriam havendo uma pista de retorno dos ônibus ao meio do caminho. Ao que nos parece, a reforma do "Alvorada" não passará de uma nova maquiagem, igual a efetuada para os Jogos Panamericanos embora saibamos que a intenção das autoridades seja a melhor possível. Esse fator entretanto não é o bastante e esse tipo de instalação requer sobretudo, segurança e funcionalidade. Não se percebe também nessa reforma, a instalação de passagem subterrânea ou mezanino que garanta o livre e seguro tramite de usuários por dentro as plataformas. O mais interessante de tudo é que este Terminal sofrerá profundas modificações dado ao fato de que o ponto final do Corredor Transcarioca ficará ali localizado. Até mesmo um mergulhão será construído entre este e a Av. Ayrton Senna, passando por debaixo da Cidade da Música que possibilitará a entrada e saída dos ônibus expressos. Portanto não se acredita que a reforma acima venha a ser realizada já que outra importante viria logo a seguir. (foto: www.odiaterra.com.br).



Ao lado, a proposta para o novo Terminal Américo Fontenelle que será erguido na Central do Brasil em substituição ao atual que será demolido. Nota-se entretanto que a falta de cobertura, de mezanino central ou passagem subterrânea não dá a essa instalação a qualificação superior que a mesma deveria possuir como uma nova construção para beneficiar aos usuários do sistema. Nota-se ao meio do mesmo, uma faixa de travessia de pedestres que seguramente não será obedecida por ninguém já que não existem cercas ou bloqueio entre as plataformas. Em verdade a passagem subterrânea existente no Terminal Central do Brasil dos trens, deveria ser prolongada até este novo terminal, com escadas normais ou rampas de acesso bilaterais em cada plataforma tornando assim bastante seguro o transitar dos usuários. (foto: www.odiaterra.com.br)

Parte II

Para a surpresa geral dos cariocas nesse boom de reformas que abrangerão o sistema de transporte da cidade, uma de nossas maiores vergonhas (senão a maior) o Terminal Rodoviário Novo Rio (conhecido como Rodoviária Novo Rio) ponto de embarque e desembarque para os ônibus interestaduais na cidade sofrerá uma mudança radical. Embora não se tenha idéia do local em que a edificação será erguida dentro do Projeto “Porto Maravilha”, sabe-se de antemão que a atual em boa hora, irá ao chão. Dentre as boas novidades deste novo Terminal é que terá um nível exclusivo para embarque e outro para desembarque e ao que nos parece será um dos mais completos e bem estruturados da cidade, comparável ao do Tietê em São Paulo (uma síntese da perfeição).



Na foto, o segundo piso da nova Rodoviária Novo Rio. No projeto, elevadores panorâmicos, conjuntos de escadas rolantes, rampas bilaterais, duas praças de alimentação e outros itens de conforto hoje inexistentes. De nada adiantarão esses benefícios se essa nova instalação for erguida próxima a atual e se não houver uma devassa geral em suas imediações que providencie a retirada dos pedintes, pivetes, mendigos e a feira-livre estabelecida as margens do infecto canal do mangue. (foto: skyscrapercity.com)

Abaixo novos detalhes do projeto da Nova Rodoviária Novo Rio.



01. Na foto acima, conforto do futuro nível de desembarque



02. Novos salões e amplos ambientes para circulação



03. Novos elevadores, lojas comerciais, de conveniência e ambientes amplos



04. O caos estabelecido na atual Rodoviária Novo Rio

(fotos 01, 02 e 03: www.skyscraperticy.com)
(foto 04: www.quetalviajar.com)

Parte III

Especificamente neste ano de 2010 o carioca estão tendo conhecimento de assunto não antes muito veiculado em nosso dia a dia que são os Corredores de Transporte segregados e BRT's (Bus Rapid Transit), que são os ônibus expressos articulados usados nesta modalidade de deslocamento. O que é novidade para nós que pensávamos que todo sistema de circulação de ônibus expressos era igual, é que existem duas variações dentro da modalidade. Os de média e os de alta velocidade. Não sabemos em relação a eficiência, qual dos dois tipos é ou seria o mais indicado para os casos no Rio de Janeiro e de outras cidades. O que se sabe é que o corredor de Curitiba, pioneiros em todo o planeta, são corredores de baixa velocidade e operam com exemplar eficiência naquela cidade. Os que estão sendo estabelecidos aqui no Rio ao que nos parece, também serão de baixa velocidade já que para acesso a grande parte das estações de parada destes, os passageiros terão que atravessar por ruas e avenidas até atingir o canteiro central onde se localizarão as estações de embarque. Em corredores expressos de média velocidade (que podem ser considerados de alta velocidade) os passageiros não interferem ou atravessam em meio as pistas. Para atingir as estações fazem uso de passarelas ou passagens subterrâneas com segurança, sem interferir ou oferecer algum tipo de obstáculo ao trânsito dos ônibus. O Sistema Expresso Tiradentes em São Paulo é um bom exemplo deste tipo de Corredor. A princípio, soa-nos um pouco estranho imaginar passageiros atravessando em meio a pistas onde circulam ônibus em alta velocidade (pelo menos os ônibus de caráter expresso que pararão em algumas das estações do sistema). Até agora pelo que nos consta, não se tem conhecimento de nenhum tipo de acidente ocorrido decorrente desta situação.



Modelo de estação de parada do Corredor Expresso Transoeste no RJ onde nota-se nitidamente uma faixa de travessia de pedestre a frente do mesmo. (foto: Prefeitura do RJ)



A mesma observação pode ser efetivada nesta foto frontal onde uma faixa de pedestres interfere em meio a via de circulação de ônibus de alta velocidade. (foto: www.piniweb.com.br)



Ao lado, o projeto do Terminal de Integração do Magarça, do Corredor Transoeste e apesar da modernidade do mesmo, percebe-se nitidamente a falta de passarelas e mezanino para transposição dos passageiros entre as plataformas e tampouco sabe-se da existência de passagem subterrânea que permita essa circulação com maior segurança. A circulação de usuários por dentre os ônibus e pistas é nociva ao perfeito funcionamento do sistema e perigosa a manobra dos veículos. Por este tocante, percebe-se a falta de experiência dos projetistas no RJ para esse tipo de instalação. (foto: www.piniweb.com.br)



Em São Paulo, um bom exemplo de mobilidade em Terminal de Corredor Expresso. No exemplo ao lado, um dos terminais do Expresso Tiradentes de média velocidade com o ponto final dos ônibus expressos no andar superior, um mezanino central com serviços, wcs e outras facilidades e no andar inferior, o ponto final de ônibus municipais para onde os passageiros se transferem ao início ou final de cada viagem. (foto: www.desfazendonos.wordpress.com)



Na foto ao lado, a praticidade de um terminal paulista de BRT (o Expresso Tiradentes) com mezanino central sobre as pistas e escadas de acesso às plataformas de embarque e desembarque das linhas. Exemplo perfeito de como deveriam ser no Rio de Janeiro. (foto: www.apaixonabus.zip.net)



Ao lado, o exemplo de uma estação suspensa de Corredor de BRT's em São Paulo (Expresso Tiradentes) com mezanino inferior para trânsito dos usuários entre as plataformas bilateralmente e passarela sobre a via de circulação dos demais veículos, que permite aos passageiros acessar a estação sem atravessar em meio a mesma. Eficiência e simplicidade em função da segurança. (foto: skyscrapercity.com)



Na foto ao lado comprova-se que não há economia em São Paulo quando se trata do conforto e praticidade dos usuários nos diversos terminais daquela cidade. Observa-se a prática cobertura que engloba **totalmente** o terminal de BRT's que protege da natureza não só as plataformas, como também os veículos estacionados. (foto: olinguarudo.spaceblog.com.br)



Ao lado, um dos tantos terminais de um dos 10 Corredores de ônibus expressos existentes em São Paulo. Este, para ônibus triarticulados e elétricos tem semelhanças com os que estão sendo implantados no Rio, ou seja, de baixa velocidade. Nota-se em meio ao mesmo a faixa para travessia de pedestres. (foto: meustransporteblog.spot.com)

Assim terminamos essa explanação, sem sentido algum de criticar as benfeitorias que estão sendo adotadas no transporte em nossa cidade mas observando em sentido comparativo com o que seria talvez e conforme citamos anteriormente, uma certa inexperiência em relação ao desenho dos Terminais Rodoviários na cidade do Rio de Janeiro, fator que certamente melhorará com as experiências que agora estão sendo adquiridas.