

Editor

Mauro Kleiman

Publicação On line

Bimestral

Comitê Editorial

- Mauro Kleiman
- Márcia Oliveira Kauffmann
- Maria Alice Chaves Nunes Costa
- Viviani de Moraes Freitas Ribeiro

IPPUR / UFRJ

**LABORATÓRIO REDES URBANAS
LABORATÓRIO DAS REGIÕES METROPOLITANAS**

Coordenador Mauro Kleiman

Equipe

**Aline Alves Barbosa da Silva, Carolina Rezende Croff, Fernanda Comenero
Melo de Moura, Priscylla Conceição Guerreiro dos Santos**

Pesquisadores associados

**Audrey Seon, Humberto Ferreira da Silva Márcia Oliveira Kauffmann,
Maria Alice Chaves Nunes Costa, Viviani de Moraes Freitas Ribeiro. Vinícius
Fernandes da Silva**

Índice

O metrô do Rio de Janeiro não é uma rede!

Mauro Kleiman.....Pág. 2

O metrô do Rio de Janeiro não é uma rede!

Mauro Kleiman

Se retornarmos, ainda que de maneira sintética, o conceito de rede de infra-estrutura, nos deparamos de imediato, com a constatação de que o metro do Rio de Janeiro não é uma rede. Uma rede supõe-se uma malha posta sobre o território de modo a possibilitar a conectividade do conjunto dos seus elementos. A palavra chave trata-se da conexidade pois ela coloca em relação os diferentes elementos do espaço urbano moradia, comércio, fábricas, mas, não apenas como mero meio técnico de ligação física para acesso e uso dos serviços, mas como relação organizada, de elementos sócios culturais e artificiais podendo ser tomado como um equipamento de solidarização urbana. Essa ligação dos elementos não se dá, contudo, de maneira estanque, um a um, e sim de forma ubíqua, numa relação múltipla, simultânea, independente de sua localização, forma ou grandeza; e de fronteiras administrativas, políticas e urbanísticas. Opera de forma instantânea, sem intervalo de

tempo, necessitando, que os fluxos se dêem por trânsito rápido e sem rupturas devendo ter assim homogeneidade. As redes devem ter também conectividade para quando haja estas rupturas ou bloqueios possibilitam-se caminhos alternativos; assim como devam ter adaptabilidade, seja no tempo, enquanto regulada com diferentes escalas temporais, seja ao espaço, por extensão e/ou diversificação.

A simples observação da concepção do metrô do Rio de Janeiro expõe o fato que não foi pensado como uma rede. Na verdade seu traçado acompanha a característica tradicional de eixo longitudinal da rede viária e ferroviária da cidade.

Os eixos longitudinais procuram contornar os obstáculos fixos do sítio – as cadeias de montanhas – e tem como “nó” o centro-histórico da metrópole, por onde obrigatoriamente passava todo o tráfego.

O metrô seguiu essa concepção, chamada pelos mais antigos urbanistas de “longos fios

de urdidura” que vão tecer as articulações do território. Para a rede viária essa situação só começa a mudar, em parte, quando se abrem vias transversais com túneis e elevados, cruzando os obstáculos físicos das montanhas (túneis Santa Bárbara e Rebouças e seus respectivos elevados).

O metrô tem sua concepção baseada em duas linhas longitudinais: a “linha 1” contornando o maciço da Tijuca passando obrigatoriamente pelo Centro; e a “linha 2” adentrando os subúrbios pelo antigo leito da estrada de ferro Rio d’ouro, que se trata de um “fio” que vai evitando áreas alagadiças na direção da Baixada Fluminense. Estas duas linhas teriam como um único “nó” principal de conexão entre elas na estação Carioca, preparada para grande volume de transbordo, e um “nó” secundário de baldeação entre as linhas, na estação Estácio. Por falta de investimentos e priorização de política de transportes, toda ela voltada para o modal automotivo, principalmente pelos fortes interesses das empresas de ônibus, a ligação entre a linha 1 e a 2 só foi até o “nó” secundário da estação Estácio, que não foi preparada para

ser local de transbordo de volume de passageiros tão importante.

O resultado é bastante conhecido: com o crescente aumento de passageiros, principalmente na linha 2, por sua articulação com a Baixada Fluminense, a estação Estácio não comportou a demanda exigida e se transformou num lugar de “tumultos” e constrangimentos cotidianos para a população.

Então, ao invés, de se pensar numa extensão da linha 2 até a Estação Carioca, ou ainda melhor numa mudança de concepção do sistema, em troca de ampliação do prazo de concessão a empresa privada, se constrói a linha 1A, para levar a linha 2 até a linha 1 sem baldeação no Estácio. Ora isto apenas acentua a concepção de eixo longitudinal do sistema, o que conduz a uma fila de trens onde os que vêm pela linha 1, agora têm que esperar a passagem daquele que vem da linha 2 pela linha 1A para poder seguir viagem e vice-versa. Esta opção criou, é verdade, várias opções de transbordo, ao invés de uma só, como anteriormente, mas obriga a quem vem pela linha 2 e tem que seguir para Copacabana e Ipanema, a obrigatoriamente saltar

até a estação Botafogo e daí tomar a linha 1. O resultado é o que se tem visto: o intervalo entre os trens aumentou em muito chegando até 15 ou mesmo 20 minutos entre cada um! Isso contraria até mesmo a concepção histórica deste tipo de transporte que é a velocidade conjugada a curtos intervalos entre cada comboio. O metrô de Moscou nas horas de “pico” chega a ter intervalos de apenas meio minuto entre cada composição! No Rio de Janeiro o intervalo dito pela imprensa era de 4 minutos, mas na realidade no cotidiano chega-se a esperar 6, 7 minutos por um trem, e agora na insistência da concepção em eixo longitudinal, e com a ideia desta linha 1ª, o intervalo chega a triplicar!

A concepção em eixo longitudinal irá agravar-se em muito com a idéia de estender a linha 1, com nome de linha 4, em direção à Barra da Tijuca, ou seja, pouco a pouco, a ideia é ir adicionando mais e mais passageiros em “fila indiana”. O metrô não suporta esta concepção!

Duas alterações seriam muito importantes na concepção do metro do Rio de Janeiro: (a) criar linhas transversais às duas linhas

longitudinais. Para tal poder-se-ia aproveitar os já existentes eixos dos túneis extensos, e paralelamente a eles construir linhas transversais Centro-Zona Sul, Zona Norte –Zona Sul, e sobre a linha 2 construir uma linha transversal ligando a Baixada Fluminense à área da Barra da Tijuca, passando pelos subúrbios da Leopoldina e Central do Brasil, permitindo conexões com a rede ferroviária; e (b) criar uma linha circular – um anel metroviário aproveitando a extensão prometida da linha 1 até a Rua Uruguai na Tijuca e fazendo-a cortar o maciço da Tijuca até a Gávea, onde se promete chegar com a chamada linha 4 (extensão da linha 1). A concepção circular em anel possibilita melhor distribuir a demanda de passageiros equilibrando o sistema já tremendamente sobrecarregado.

Está mais do que na hora de repensar a concepção inicial em eixo longitudinal para uma outra, de verdadeira rede, que ao criar uma “malha” sobre o território, permita ao metrô do Rio de Janeiro ter a conectividade e velocidade sem obstáculos, que lhe traga para sua função de deslocamento da

população de 11 milhões de habitantes da metrópole.