

TRABALHOS TÉCNICOS DA 25ª SEMANA DE TECNOLOGIA METROFERROVIÁRIA & 6º PRÊMIO TECNOLOGIA E DESENVOLVIMENTO METROFERROVIÁRIOS

CATEGORIA 2

PROPOSTA DE PEDESTRIANIZAÇÃO DO ENTORNO DA ESTAÇÃO CENTRAL DO BRASIL POR MEIO DE URBANISMO TÁTICO

SÍNTESE DO TRABALHO

Objetivo: Com cerca de 140 mil embarques diários, a Central do Brasil é a maior e mais importante estação do sistema ferroviário do Rio de Janeiro. Além disso, em seu entorno imediato também estão situados dois terminais de ônibus, uma estação de metrô, um terminal e uma estação de veículo leve sobre trilhos e uma estação de teleférico, caracterizando a região como um importante hub multimodal da região metropolitana.

Como tal, grande também é o fluxo de transeuntes em seu entorno, que necessitam disputar espaço viário com o congestionado trânsito rodoviário e com o recém-implantado VLT, em um cenário de precária caminhabilidade e elevado risco de acidentes. Este estudo visa propor a pedestrianização do entorno deste importante terminal por meio da criação de uma esplanada em seu entorno. Para tal, propõe-se a adoção do conceito do urbanismo tático, permitindo uma intervenção de baixo custo e curto prazo.

Relevância: Segundo os dados do Plano Diretor de Transportes Urbanos (PDTU/2013), 32% das viagens da Região Metropolitana do Rio de Janeiro são realizadas a pé ou por bicicleta. Em um cenário onde pedestres representam 22% das fatalidades de trânsito, segundo a OMS, é importante pensar em ações voltadas para proporcionar melhores condições de deslocamento destas pessoas, ampliando suas opções de mobilidade e tornando seus caminhos mais seguros. Na prática, porém, o que vemos na maioria dos centros urbanos é que a organização do uso do espaço urbano tende a priorizar o transporte individual em detrimento ao transporte ativo, que passa a ser visto como um empecilho ao tráfego.

Estas políticas acabam sendo extremamente nocivas aos modos metroferroviários, em que se tratando de modos troncais, são extremamente dependentes do deslocamento a pé para o acesso às suas estações, nem sempre localizadas próximas às residências dos passageiros ou seus destinos finais. Deste modo, o crescimento da demanda por mobilidade sustentável está intimamente relacionado à quebra do paradigma da última milha, tornando o deslocamento nos modos metroferroviários mais competitivo em relação a modos que realizam atendimento porta a porta.

Descrição: Na definição da OMS, “o pedestre é qualquer pessoa andando a pé em pelo menos parte de sua jornada”. No caso específico da Estação Central do Brasil são cerca de 30 mil passageiros diários que se utilizam exclusivamente do modo a pé para acessar a estação ferroviária e então embarcar nos trens que dali partem. De modo geral, estes pedestres caminham por distâncias que variam de 1 a 3 km, uma vez que o terminal ferroviário está inserido em local afastado do coração do centro financeiro da cidade, em um vazio urbano criado pela própria infraestrutura ferroviária. No entanto, é justamente nos últimos 200 metros de trajeto que se encontram os maiores obstáculos à caminhabilidade destes passageiros, com o acesso à estação sendo feito por um entorno extremamente caótico e hostil ao pedestre.

Se levarmos em consideração que a este volume de pedestres ainda se soma o quantitativo de passageiro integrados que circulam entre os terminais da região, bem como passantes pretendendo acessar os comércios e serviços lindeiros, se torna premente a necessidade de prover maior espaço de circulação pedonal na região. Como referência, propõe-se que a área passe por intervenção urbana inspirada no conceito francês de 'place-parvis', termo que designa a esplanada frontal às estações ferroviárias que tem como função o melhor ordenamento dos fluxos de pedestres, promovendo o bem estar no entorno.

A principal ferramenta para criação desta esplanada seria o urbanismo tático, ação que visa conferir novos sentidos para os espaços públicos a partir de mudanças rápidas, reversíveis e de baixo custo, sendo um primeiro passo no sentido de requalificar o viário da região com foco no pedestre. Com isto, pretende-se que o entorno da Central passe a ser mais do que um local de passagem, e se torne efetivamente um ambiente de estar, com mobiliário urbano e amenidades compatíveis com este objetivo. O estudo propõe, já nesta fase, a realização de pequenas adaptações viárias envolvendo a reversão de sentido de tráfego em ruas adjacentes, tendo como base a análise do remanejamento tanto do tráfego geral quanto do itinerário das linhas de ônibus que acessam aos terminais da região, garantindo maior a perenidade às intervenções propostas.

Declaro que o presente trabalho é inédito, não tendo sido publicado em livro, revistas especializadas ou na imprensa em geral.

Pedro Paulo Silva De Souza

Possui graduação em Engenharia Civil , com ênfase em Transportes, pela Universidade Federal do Rio de Janeiro e mestrado em Engenharia de Transportes pela COPPE/UFRJ. Atualmente é Coordenador de Controle Operacional na área de Planejamento de Transporte da SuperVia, analisando impactos de eventos externos na rotina da empresa e coordenando o controle e desenvolvimento dos indicadores operacionais da Diretoria de Operações.