

CATEGORIA 2

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

INTRODUÇÃO

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 de área no entorno deste importante terminal por meio da criação de uma esplanada de 9 mil m². A principal ferramenta utilizada 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 este projeto, 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.



Foto 1: Entorno da estação Central do Brasil (Google Earth, 2019)

DIAGNÓSTICO

Na definição da Organização Pan Americana de Saúde (OPAS, 2013), “o pedestre é qualquer pessoa andando a pé em pelo menos parte de sua jornada”. No caso específico da Estação Central do Brasil são mais 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 (SISTRAN, 2011).

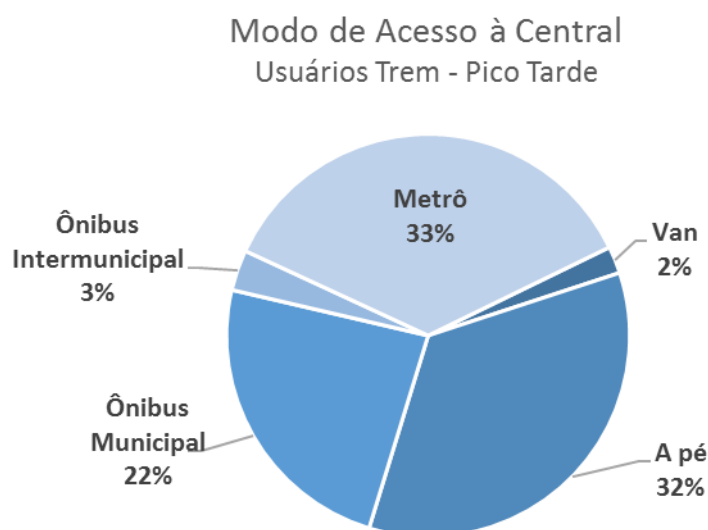


Gráfico 1: Modo de Acesso à Central – Usuários Trem – Pico Tarde (SISTRAN, 2011)

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.



Foto 2: Restrições de caminhabilidade no entorno da Central do Brasil (Foto: Autoria própria)

Se levarmos em consideração que a este volume de pedestres ainda se soma o quantitativo de passageiros 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.

Modo	Linhas	Partidas/h	Embarques/h
Metrô	2	27	12.280
Trem	5 (com 6 serviços)	35,5	24.900
Ônibus Municipal	97	224 ($93^1 + 131^2$)	14.000
Ônibus Metropolitano	68	201	
VLT	1 (2 até 2019)	8	900

Tabela 1: Características dos Modos de Transporte no entorno da Central (EGIS – AREP, 2017)

PROPOSTA DE INTERVENÇÃO

Como referência, propõe-se que o entorno da estação Central do Brasil 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.



Foto 3: Parvis da Gare de Paris-Saint Lazare (Foto: Didier Boy de la Tour/SNCF)

Ao contrário dos estudos de reurbanização até então propostos para a área, que previam vultuosos investimentos em construção de estruturas de transposição tais como passagens subterrâneas ou 'praçarelas', a implantação deste *parvis* se daria por meio de ações de urbanismo tático, que tipicamente apresentam baixo custo e menores prazos de execução. Em um contexto de crise econômica como o atualmente vivido, o urbanismo tático ganha força nas principais áreas urbanas, aproximando as intervenções do poder público à escala das necessidades do pedestre.

Como exemplo temos o projeto Centro Aberto, implantado pela Prefeitura de São Paulo na Rua Galvão Bueno, no bairro da Liberdade. Estudos apontaram que, para um dia típico de compras, cerca de 64 mil pedestres circulam pela rua, contra menos de 4 mil usuários de carro. No entanto, embora 95% do fluxo fosse constituído de pedestres, apenas 44% do espaço estava destinado à circulação de pedestres. Deste modo, foi realizada intervenção de modo a ampliar o espaço dos pedestres, removendo vagas de estacionamento e diminuindo a caixa de via para o fluxo veicular.



Foto 4: Urbanismo Tático na Rua Galvão Peixoto, em São Paulo (Foto: SP URBANISMO)

Outro benchmark relevante a nível internacional é a transformação da área da Times Square, em Nova Iorque, visando aumentar o espaço dedicado ao pedestre. O projeto teve início em 2009, inicialmente com estruturas e pinturas temporárias, até a implantação completa da reurbanização que seria realizada em 2014.



Foto 5: Times Square, em Nova Iorque, antes e depois das intervenções (Foto: NYC DOT)

A experiência na Times Square foi tão bem-sucedida, que desde então diversas outras ruas e avenidas da cidade também foram reformuladas, ganhando novas ciclovias e espaços para pedestres, tais como Kent Avenue, Madison Square, Sands Street, Herald Square, Queensboro Bridge e 9th Avenue.

ANÁLISE DOS RESULTADOS

No caso do entorno da Central do Brasil, a área de intervenção proposta para adoção do urbanismo tático se estenderia por 160 metros de extensão da Rua Bento Ribeiro, englobando o trecho da Praça Cristiano Ottoni localizado entre a Gare da Central do Brasil e o Palácio Duque de Caxias, edificação sede do Comando Militar do Leste e antigo Ministério da Guerra.

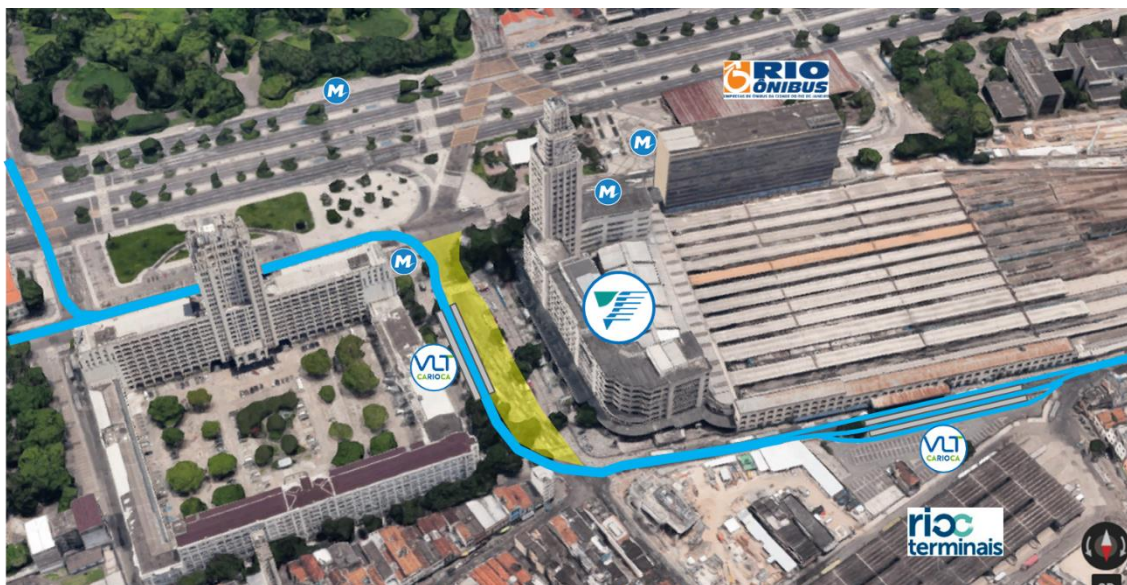


Foto 6: Delimitação da Área de Intervenção Proposta (Fonte: Elaboração própria/Google Earth)

Dado o elevado fluxo de pedestres verificado na região, propõe-se que toda a caixa de via na área de intervenção seja transformada em exclusiva para trânsito de pedestres, delimitação esta que seria materializada tanto por meio de pintura asfáltica quanto pela implantação de mobiliários urbanos, tais como balizadores, vasos de planta, bancos, parassóis e esculturas urbanas.

Além disso, é importante que seja realizado, já nesta fase, o estudo 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 os terminais da região, garantindo maior perenidade às intervenções propostas.

Ao todo, seriam necessárias alterações no itinerário de 17 linhas de ônibus municipais e 12 linhas de ônibus intermunicipais, de modo a conciliar as intervenções propostas com o acesso aos terminais.

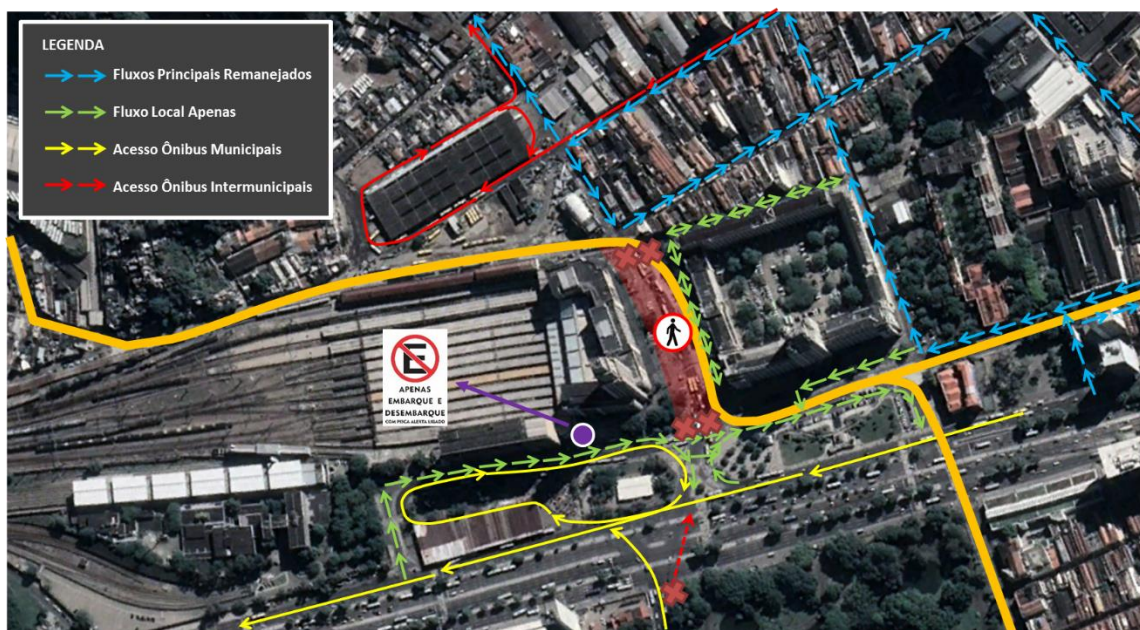


Foto 7: Proposta de Reordenação de Fluxos (Fonte: Elaboração Própria/Google Earth)

Nº	Linhas (Municipais)	Nº	Linhas (Intermunicipais)
007	Silvestre - Central	4	Central - Vilar dos Teles
0	Fátima - Central	4	Jardim Redentor - Central
1	General Osório - Central	4	Raiz da Serra - Central
105	Alto Gávea - Central	4	Piabetá - Central
106	Central - Leblon	4	Piabetá - Central
107	Central - Urca	4	Taquara - Central
109	São Conrado - Central	4	Saracuruna - Central
1	Central - Jardim de Alah	4	Xerém - Central
1	Central - Cosme Velho	5	Pq. São Vicente - Central
2	Rio Comprido - Castelo	5	Alcântara - Candelária
2	Caju - Candelária	6	Belford Roxo - Central
309	Central - Alvorada	2	Sta Cruz da Serra - Central
3	Recreio - Central		
4	Maré - Copacabana		
443	Maré - Leblon		
444	Maré - Copacabana		
2	Sepetiba - Carioca		

Tabela 1: Linhas de ônibus com itinerário na área do projeto

CONCLUSÕES

Segundo os dados do Plano Diretor de Transportes Urbanos (CENTRAL, 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 (2018), 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.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BITTENCOURT, Lua; MEDEIROS, Camila; HILDEBRAND, Marília. *CENTRAL DO BRASIL: Uma perspectiva humanizada do nódulo central de transportes do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Institute for Transportation & Development Policy - ITDP, 2016.

CENTRAL. *Minuta do Relatório 4: Planejamento e Execução das Pesquisas: Parte 3 - Diagnóstico da Situação Atual*. In: Halcrow/Sinergia/Setepla, Plano Diretor de Transporte Urbano da Região Metropolitana do Rio de Janeiro (3.0 ed.). Rio de Janeiro: Secretaria de Estado de Transportes, 2013.

EGIS/AREP. *Central do Brasil – Integração dos modos, reestruturação e desenvolvimento urbano sustentável do entorno*. Paris: Agence Française de Développement - AFD, 2017.

HOPPE, Danielle. *Transforming Streets in São Paulo*. Sustainable Transport n° 30, 2018, p 34-35.

Organização Pan-Americana da Saúde. *Segurança de pedestres: Manual de segurança viária para gestores e profissionais da área*. Brasília, DF: OPAS, 2013.

SISTRAN Engenharia. *Estudo de Acesso e Circulação da Estação Central do Brasil*. Rio de Janeiro: SuperVia, 2011.

World Health Organization. *The top 10 causes of death*. Disponível em: <https://www.who.int/en/news-room/fact-sheets/detail/the-top-10-causes-of-death>.

Acessado em: 31/05/2019.