

BRT

PORTAL PARA MELHORIA DO TRANSPORTE DO TRANSPORTE PÚBLICO DE PASSAGEIRO DE SALVADOR.



Engenheiro Civil Ubiratan Félix
Presidente do SENGE-BA

Salvador, nos últimos anos, vem sofrendo, como na maioria das capitais do país, de uma grave crise de mobilidade, recebendo anualmente milhares de automóveis sem nenhuma condição de suprir com aumento do sistema viário correspondente. Ao mesmo tempo, uma concentração enorme de empreendimentos imobiliários no entorno de um dos principais eixos de deslocamento que é a Avenida Paralela tem trazido e trará mais carros, aumentando os congestionamentos.

Nos últimos 30 anos o Governo Municipal tentou implantar sem sucesso o VLT (na época chamado de Bonde Moderno) em 1985 que resultou em uma grande quantidade de viadutos inacabados e uma grande dívida para os cofres públicos municipais que teve durante anos grande parte de sua arrecadação sendo "seqüestrada judicialmente " para pagar uma obra não realizada.

A segunda tentativa ainda sem sucesso está sendo a implantação do sistema metroviário cujo primeiro trecho estava previsto para ser inaugurado no ano 2000, em um percurso de 13 km interligando a estação Pirajá (na época Terminal Nova Esperança) a estação da Lapa, com um trecho de integração do metro com estação Iguatemi através da construção de uma linha da paralela que foi prometida sua conclusão em 2004 e a terceira etapa através da interligação da



Urbanista da Mobilidade Nazareno Affonso
Coordenador do M.D.T

estação Iguatemi ao Terminal da França passando pelos dois Leões para ser integrado com sistema de transporte ferroviário que se pretendia ser estendido da Calçada ao Terminal da França.

Esta tentativa, como sabem os soteropolitanos resultou em um trecho de 6 Km que liga a Lapa ao acesso Norte, com baixa capacidade de carregamento com custo operacional estimado em R\$ 18,00, sem integração com outros modais de transporte e a um custo R\$ 1 bilhão de reais, que é três vezes maior do que o apresentado pelo governo municipal inicialmente para concluir a etapa 1 do Metro de Salvador.

Enquanto essas promessas não são cumpridas, o sistema de transporte público é realizado em sua quase totalidade pelos ônibus com tempo de viagem alto relativo às distâncias, longas esperas nos pontos e circulando nos congestionamentos dos automóveis e pouco confortável. Com a escolha de Salvador como uma das sedes da COPA 2014, o Município tem a oportunidade implantar um sistema de transporte público eficiente e que aproveite o máximo as características do relevo da cidade Salvador e que promova a integração dos diversos modais: Ônibus, Trem, Plano Inclinado, Elevador e o metrô quando estiver em operação.

Há nesse momento uma grande polêmica de qual modal estrutural (Metrô, o BRT

ou VLT) Salvador deverá implantar para a Copa de 2014 na Avenida Luis Viana Filho(Paralela) para dar acesso ao aeroporto. O senso comum no país é achar que o único modal eficiente seja o metrô, principalmente por operar em via própria fora do tráfego de automóveis, com garantia de cumprimento do horário, com estações climatizadas, limpeza e bom atendimento aos usuários. Mas há hoje a experiência dos corredores exclusivos de Curitiba e Porto Alegre e internacionalmente os corredores de Bogotá e Cali na Colômbia onde qualidade existente no setor metroviário é reproduzida no sistema estrutural de ônibus.

A experiência Colombiana, implantada por técnicos brasileiros com domínio da tecnologia dos corredores de ônibus de Curitiba e do Metrô de São Paulo, criou um novo tipo de corredor exclusivo de ônibus que foi cunhado por BRT-Bus Rapid Transit (Transporte Rápido no Trânsito) e que é operado como um metrô com uma

central de controle operacional onde cada ônibus é monitorado por computador de bordo com GPS que identifica onde está cada veículo e tem comunicação direta com o motorista, com estações fechadas, cobrança externa ao veículo, um sistema de informação que avisa em quantos minutos o ônibus vai chegar

Esses três modais têm como base oferecer qualidade aos usuários e devem ser escolhidos com base nas condições topográficas, orçamentárias e deverá esta em operação plena em 2013 na Copa das Confederações.

Nas tabelas abaixo tendo em conta diversos fatores de desempenho operacional e de implantação de obras pode-se , analisar melhor essa situação:

Capacidade de transporte de passageiros/hora

Metrô: 50.000 a 80.000
VLT: 10.000 a 25.000
BRT: 15.000 a 45.000

Obs:Depende da quantidade de composições, impedância no trânsito, sistemas de controle operacional, segregação da via,prioridade nos semáforos e etc)

Custo de implantação por quilometro

Metrô: US\$ 100 a 200 milhões
BRT: US\$ 8 a 20 milhões –
VLT: US\$ 35a 50 milhões

Obs: depende da quantidade de desapropriação, dos custos das obras de arte, de construção de rede de manejo da águas pluviais etc.

O BRT tem se mostrado o mais adequado às condições topográficas, o tempo de execução e o recurso disponível no programa de mobilidade urbana para Salvador, pois o permite o sistema esta em operação na data estipulada pela FIFA. Importante salientar que o BRT na Av Paralela ligando aeroporto a estação Acesso Norte do Metrô em 2010 se consolida os recursos de R\$ 567 milhões para obras e são assinadas entre os Governos Federal, Estadual e Municipal.

O Governo do Estado estuda a possibilidade de estender o BRT até Lauro de Freitas e de implantar o trecho Iguatemi-Lapa, ampliando a acessibilidade a outras áreas e também evitando o risco de se fazer um BRT incompleto, como está acontecendo com o metrô que só se tornará um sistema de massa quando chegar a Cajazeiras, indo mais além da estação Pirajá, além de ter o desafio de conseguir absorver a integralidade da demanda vinda do BRT.

O BRT vai possibilitar também a reestruturação de todo o sistema convencional das linhas troncais e alimentadoras com gestão moderna, onde cada ônibus é monitorado de uma Central de Controle terminais nas pontas das linhas, com estações fora da via exclusiva de ônibus, podendo ter também preferência nas travessias semaforizadas de forma a garantir confiabilidade de horários aos usuários, promover a inclusão das pessoas portadoras de deficiência e de mobilidade reduzida.

No corredor do BRT o passageiro faz o pagamento fora do veículo, nos terminais de integração ou nos ônibus convencionais. Nas estações de embarque poderão parar até 4 ônibus articulados ou bi-articulados, com portas que só são abertas na parada dos veículos. Com segunda via de ultrapassagem, linhas expressas irão diretamente ao final da linha reduzindo significativamente o tempo de viagem, além de cada veículo ser monitorado nos terminais e em cada ônibus com rádio para garantir para garantir fluidez na via.

Quanto a questão ambiental, o BRT vai proporcionar qualidade do ar, pois Salvador já está utilizando o Diesel S-50 ppm (50 partes por um milhão de enxofre) com os ônibus com níveis muito baixo de emissões de CO₂, HC E NO_x e que em 2013 com diesel S-10 ppm com níveis de poluição equivalente a um carro de passeio a gasolina.

Mas para garantir essas conquistas é urgente e fundamental que a sociedade civil se organize e pressione os estados e municípios para que primeiramente se complete os projetos, em seguida iniciem as obras, que se faça as licitações com outorga onerosa e através dela se faça a implantação de sistemas informatizados de gestão e de comunicação com os usuários, bem como se adquiram as frotas de ônibus articulados, bi-articulados e convencionais acessíveis e Salvador e sua região metropolitana possam mostrar ao mundo uma Bahia moderna eficiente com qualidade ambiental e cheia de cidadania.

Engº Civil Ubiratan Felix Pereira
Presidente do SENGE-BA

Nazareno Affonso
Urbanista de Mobilidade Urbana