

Le Corbusier Quase Cem Anos Depois: O Transporte Sob as Montanhas do Rio

A geomorfologia da cidade do Rio de Janeiro, que influencia profundamente a circulação urbana, é marcada pelos limites do mar e pela presença dos maciços da Tijuca, Pedra Branca e Gericinó, este último na fronteira com a Baixada Fluminense. Nos corredores entre as montanhas destes maciços e os limites do mar circulam hoje mais de cinco milhões de pessoas todos os dias em todas as direções, na maior parte do dia com enormes retenções, consumo de combustível, poluição e perda de tempo produtivo ou de lazer.

Nas viagens que fez ao Rio, em 1929 e 1936, Le Corbusier teve a oportunidade de ter várias vistas aéreas da Cidade (em uma das visitas ele foi conduzido pelo célebre escritor e também aviador Antoine de Saint-Exupéry). A partir desta visão dos maciços, Corbusier iria sugerir que o transporte no Rio de Janeiro devia ser fazer no entorno dos maciços, na linha topográfica da cota 100. A partir destas vias, e conectadas com elas, o arquiteto suíço sugeriria a construção de vários prédios habitacionais. Nunca se levou seriamente esta idéia adiante e hoje, mais de 70 anos depois, o Rio continua engarrafado, as nossas encostas sem meios de transporte e completamente favelizadas por falta de habitações populares.

Mas os maciços continuam lá, há espera de uma solução urbanística que aproveitem o fato de eles interligarem toda a cidade. Enquanto isto, o metrô carioca, que começou a ser construído na década de 70 só fez arranhar as montanhas preferindo definir o seu traçado sob as principais vias da cidade com um enorme custo de desapropriações, construção, congestionamento e

humor dos cariocas. O último trecho, que de novo apenas arranhou a montanha, ainda nos tem causado enormes transtornos no final da Rua Raul Pompéia e na entrada do Corte Cantagalo.

Todos os sistemas mais importantes de metrô, no mundo inteiro, Moscou, Paris, Londres, Nova Iorque, aproveitam ao máximo as possibilidades de construções subterrâneas. Isto desde o final do século XIX e início do século XX, quando construir túneis era um prodígio da engenharia. Hoje os túneis são atividades corriqueiras da construção civil, havendo mesmo túneis ligando países separados por oceano, como é o caso da ligação entre a França e a Inglaterra. E obras que além de viáveis tecnicamente são viáveis economicamente. Hoje, até as pedras retiradas dos túneis têm valor econômico, servindo inclusive para a construção de unidades habitacionais populares.

O uso subterrâneo dos maciços cariocas, em particular o Maciço da Tijuca e o Maciço da Pedra Branca, interligaria toda a cidade sem causar nenhum distúrbio, sem custos de desapropriação e com custos de construção parcialmente subsidiados pela própria obra. Hoje já não se pode mais construir nas encostas sem causar enormes interferências no meio ambiente e nas populações pobres que já ocuparam estas vertentes. Mas túneis subterrâneos, margeando os perímetros dos maciços são possíveis, e as ligações com as áreas populacionais, novas ou antigas, são facilmente resolvidas através de esteiras rolantes que, em muitos lugares, como os grandes aeroportos e mesmo metrô, passam de quilômetros de extensão.

No caso do Maciço da Pedra Branca, é possível ligar a Barra, toda a Zona Oeste e parte da Zona Norte, próximo a Madureira. O Maciço da Tijuca permite ligar toda a Zona Sul, a outra parte da Zona Norte e a Zona Leopoldina. E o Maciço de Gericinó também podia ser explorado em ligações com a Região Metropolitana. Quase cem anos depois, ainda será possível salvar alguma coisa da idéia de Le Corbusier.