



Quando nos atrasamos o transporte não espera Quando o transporte se atrasa a vida complica-se

Mário Duque
hoje@macau.ctm.net



A possibilidade de sistema de transporte automático equacionada agora pela comissão no seio Associação dos Arquitectos de Macau, o monocarril, é exactamente aquele sobre o qual recai mais controvérsia e que o torna numa espécie de paradigma de entre as diversas tipologias de transporte urbano, quase como foi o Concorde na aviação, supostamente a aeronave do futuro.

Monocarril também por vezes confunde-se com Maglev (levitação magnética) por causa do formato da carruagem e do tabuleiro. O Maglev é verdadeiramente veloz. A velocidade do monocarril é geralmente de 50 km/h.

O monocarril é um transporte que está grandemente associado a infra-estruturas de lazer, frequentemente a recintos exteriores de exposições internacionais e é geralmente identificável por um apelativo desenho futurista.

As composições satisfazem curvas de traçado com raios mais apertados e inclinações de maior gradiente, está particularmente vocacionado para terrenos acidentados e até permite surpreendentes câmbios de linha em pleno ar (http://www.hitachi-rail.com/products/monorail_system/track/movie/popup_bunki.html), com os quais a Hitach exibe um recorde de 38 anos sem acidentes.

Quando circula em via de sentido único o tabuleiro é nitidamente mais esbelto, mas apenas se se prescindir das abas de escapatória, permitindo assim aos passageiros a sensação de estarem a sobrevoar a cidade por não avistarem do interior da carruagem qualquer suporte físico envolvente.

Preferem-se geralmente as soluções de sentido único porque é a única maneira de tirar partido desse efeito e esbelteza, o qual imediatamente se anula quando o circuito é ladeado por outro carril em sentido oposto.

À excepção do Japão, onde o sistema é originário e onde funciona na perfeição, as redes instaladas pelo resto do mundo estão associadas a relatos de elevados problemas de manutenção, amortização de custos ou mesmo de rendimento. http://www.lightrailnow.org/facts/fa_monorail.htm.

À partida, a afinidade (ou a falta de afinidade) que Macau poderá ter com este tipo de transporte é que ele é exactamente o mesmo sistema que foi adoptado em Las Vegas para transporte urbano automático, ligando casinos que dão o nome às próprias estações. Todavia em Las Vegas a opção de traçado foi conduzir o circuito por fora da Strip.

Ao longo da Strip de Las Vegas o transporte público é antes assegurado pelas modernas composições da marca CIVIS de fabrico europeu, carruagens rebaixadas ao nível do lancil do passeio, eléctricas e sem condutor, guiados por uma banda branca pintada no pavimento da via pública que é lida por um dispositivo óptico sob veículo. Tudo sem recurso a qualquer infra-estrutura física na via onde circula, permitindo estabelecer um novo traçado em qualquer momento com uma nova e simples pintura no pavimento.

Divagando, ocorre que os terroristas que atemtem desviar transportes públicos não mais recorram a armas apontadas às nuças dos motoristas, apenas a um pincel e uma lata de tinta, o que parece bem mais pacífico.

A história da Las Vegas Monorail Co. conta também com resultados de exercício catastróficos ao ponto de as obrigações que foram criadas para



financiamento do sistema atingiram valores tão baixos que em Fevereiro de 2006 aquela agência estava incapacitada de vender obrigações a preços realistas para financiar a construção da expansão do sistema que se reclamava até ao aeroporto de McCarron.

Na cidade dizia-se em tom irónico que teria sido mais rentável a transformação do sistema numa atracção do tipo Montanha Russa, enquanto a Las Vegas Monorail Co. organizava desesperadamente uma nova campanha de marketing do monocarril dirigida aos high-rollers no sentido de estimular o fascínio e a apetência por uma frenética circulação de monocarril entre casinos durante a estadia em Las Vegas.

O material de monocarril em circulação é predominantemente da marca Hitachi e aí a porca também torce o rabo. Dizia-se que o governo central da RPC afastou qualquer abordagem dos industriais nipónicos interessados em implementar este tipo de tecnologia nas novas infra-estruturas de transportes da RPC e, mais uma vez, os motivos eram os históricos. Existe todavia uma excepção, a rede da cidade de Chongqing na RPC, onde este sistema entrou em funcionamento em 2005, opção que foi justificada pelo relevo da cidade ser demasiado acidentado para albergar outro tipo de solução.

A virtude do sistema está sem dúvida na fruição paisagística por parte do passageiro e no reduzido impacto quando interligado num ambiente natural. Já na paisagem urbana o seu impacto é quase tão excessivo como qualquer outra rede aérea, que não são soluções adaptadas para os centros das cidades, nomeadamente nas zonas antigas, porque o espaço não está para isso vocacionado e o resultado surge na maior parte dos casos em oposição às expectativas que sobre essas zonas presentemente recai.

Mas se nos dessem a possibilidade de ir a banhos a Coloane num circuito de monocarril em torno da ilha e ao longo de um laço de sentido único, (a única modalidade em que o monocarril é verdadeiramente mais esbelto e a paisagem melhor se frui), sobrevoando a ilha por entre as árvores e sem impacto no solo para além de uns pilares ocasionais, possivelmente a ideia não nos parecia nada mal para um fim de semana.

Divago, porque o aviso da comissão no seio da Associação dos Arquitectos de Macau é que o sistema não deve ser para os residentes. É para os visitantes. Se bem que presentemente os visitantes estão de longe melhor servidos que qualquer residente de Macau, porque logo que atravessam a fronteira chegam mais depressa, e com mais conforto, a uma mesa de Bacará do que nós a nossa casa.

E, enquanto os especialistas ponderam o modo mais adequado de transportar esses visitantes, talvez fosse sensato, em simultâneo, uma abordagem do executivo da RAEM junto das concessionárias TRANSMAC e TCM no sentido do eventual interesse dessas concessionárias em substituir progressivamente a sua frota de autocarros diesel por composições eléctricas do tipo CIVIS as quais transportam 120 passageiros de cada vez, circulam justapostas aos lancis dos passeios pelo qual regulam o nível do interior da carruagem. Os passageiros entram e saem pelas largas portas duplas das composições ao mesmo nível do passeio, nomeadamente quem circula em cadeira de rodas ou com carros de bebé. A velocidade de circulação desses veículos é baixa quando circula junto dos peões, mas poderá ser alta quando circula em faixas exclusivas.

Para quem utiliza transportes públicos, essa medida seria um notável acréscimo de conforto e eficiência. Para quem utiliza transportes individuais sentir-se-ia certamente motivado a aderir ao transporte público e só com isso reunia-se um substancial contributo para a redução da emissão de gases tóxicos na cidade, nomeadamente no centro.

A possibilidade de entrada em funcionamento deste tipo de veículos podia ser imediata e com custo zero de infra-estruturas de pavimento.

Libertavam-se as vias destinadas a esses circuitos do estacionamento automóvel em linha, fosse para benefício da faixa de rodagem ou do passeio, caso a caso, conforme se julgasse mais conveniente.

Mantinha-se todavia o estacionamento transversal automóvel existente, apenas interrompido pontualmente por plataformas para que os passageiros tenham acesso ao bordo da via para subida e descida das composições.

M Mas com tudo isto, também o risco emergente dos visitantes sentirem-se também atraídos por esse tipo de locomoção, sendo que o aviso é que os turistas devem circular separadamente dos residentes (não se percebe se entubados, nós e/ou eles). Admite-se que uns deles possam portar doenças e outros perigos, mas parece certo que o negócio do retalho e da restauração agradecia, aquele que quer sobreviver fora do crescente negócio corporativo da cidade.

Também não acredito que esse regime pretenda ser verdadeiramente de apartheid. Possivelmente é mais um sentimento cauteloso ad início.

Em verdade, já os Portugueses, quando chegaram a Macau, também não estavam autorizados a construir casas que não fossem de madeira ou a residir em determinadas zonas. O que também é verdade é que tudo isso se alterou e foi exactamente pelo resultado da alteração desse entendimento que Macau veio séculos depois a revelar características que mereceram estatuto de património mundial.

A completa separação dos circuitos e das actividades turísticas configura um tipo de turismo mais de resort (exactamente aquele que está diagnosticado por mais pernicioso para o desenvolvimento da comunidade local) e em prejuízo do turismo metropolitano.

Obviamente que o primeiro é do interesse imediato dos operadores porque assim canalizam directamente os visitantes para as suas unidades sem precisar de concorrer com os serviços da cidade, e o segundo é do interesse da RAEM porque assim distribui as circulações e o negócio, serve o visitante progressivamente mais elaborado que vê com interesse a relação urbana nos contactos espontâneos com a cidade, confere mais oportunidades fora das afinidades do negócio corporativo e estimula um sentido de elaboração nos actos do quotidiano da população.

Isto é, incorpora e desenvolve o valor do carácter da experiência urbana, que é exactamente onde reside o potencial não concorrencial da RAEM, nomeadamente na eventualidade da emergência de qualquer outro produto turístico semelhante na região.