

MIGUEL BAHURY

---

A princípio, a Linha Vermelha traria benefícios, desafogando a Av. Brasil e favorecendo maior fluidez ao trânsito daquela área, principalmente por reconhecermos que a Av. Brasil se constitui no mais importante escoadouro de abastecimento do Rio de Janeiro e que providências precisam ser tomadas para se evitar colapsos no futuro. Enfatizamos, porém, que não se deve priorizar o referido projeto em detrimento de outras alternativas de transporte coletivo como a implantação de corredores expressos de transportes – Corredor Centro – Zona Oeste, Centro – Ilha do Governador e Centro – Baixada Fluminense – e a ampliação e consolidação da rede prioritária básica do Metrô (linhas 1 e 2) até Irajá e Pavuna. Tais projetos poderiam absorver e transportar com rapidez, segurança e confronto expressivo contingente de usuários das zonas Norte, Oeste e adjacências e, principalmente, da Baixada Fluminense, que hoje se transportam em veículos particulares pela Av. Brasil.

Além disso, deve ser levado em consideração que, antes de se assumir um investimento dessa ordem, torna-se necessário um estudo mais aprofundado, e se obter, previamente, diversos indicadores, dentre os quais destacam-se: fluxo de veículos em diversos trechos e por faixa de tráfego (contagem de tráfego); pesquisa de origem-destino (nas vias de acesso à área de estudo); grau de saturação dos cruzamentos; frequência de ônibus e localização dos pontos de parada e terminais de ônibus.

Não obstante as preocupações acima, devem ser tomadas antecipadamente diversas providências para se evitar que a Linha Vermelha transfira os problemas hoje existentes na Av. Brasil para o Centro e a Zona Sul da cidade, onde seriam gerados pontos de estrangulamento inevitáveis, visto que a malha viária dessas áreas não tem capacidade viária de escoamento para absorver o tráfego a ser gerado pela oferta da Linha Vermelha e nem tampouco há vagas de estacionamento para absorver a demanda adicional. Ou seja, priorizar agora transporte individual, construindo novas rodovias, sem medidas profiláticas, simplesmente faz com que se chegue mais rapidamente ao congestionamento.

Cabe ressaltar que nunca houve na cidade do Rio de Janeiro um planejamento integrado de transportes e, paralelamente às discussões sobre a Linha Vermelha, devem ser ampliadas as discussões sobre transportes de massa, pois seria injusto socialmente, num momento de grave crise econômico-financeira, priorizar transporte individual antes que se implantem diversos projetos de transporte coletivo, já que 89% da população do Rio de Janeiro se desloca no seu dia-a-dia em transporte coletivo, tendo que compartilhar do mesmo espaço viário que é ocupado em 80% pelo transporte individual.

A solução prioritária para desafogar a Av. Brasil, na fase atual, reduzindo os transtornos para os usuários da principal via de acesso ao Rio de Janeiro, se dará com a reformulação da oferta do transporte coletivo através da:

1. Implantação dos corredores expressos de transportes mencionados, com veículos de maior capacidade – ônibus padron ou articulado – e mais confortáveis;
2. expansão do Metrô até Pavuna;

3. adequada integração intra e intermodal integrando as linhas municipais e intermunicipais de ônibus, metrô e transporte ferroviário;
4. implantação da ligação hidroviária de Cocotá à Praça XV e integração com ônibus, atendendo à Ilha do Governador.

Os projetos dos três corredores expressos de transportes já foram submetidos ao BNDES e ao Banco Mundial, e o custo total não ultrapassa US\$ 20 milhões. Os recursos para sua implantação só dependem da liberação do BNDES (corredores Centro – Zona Oeste e Centro – Ilha) e do Banco Mundial (Centro – Baixada).

A implantação das alternativas citadas melhora consideravelmente a oferta do transporte coletivo, beneficiando 1,5 milhão de passageiros/dia, e minimizaria os problemas de trânsito que hoje ocorrem.

Realmente, a entrada em circulação de ônibus mais confortáveis, por corredores expressos, e o metrô operando até Pavuna possibilitariam a milhares de pessoas que hoje se deslocam de carro até o Centro a alternativa de se deslocarem com rapidez, segurança e conforto via transporte de massa, diminuindo os engarrafamentos e proporcionando substancial economia de combustível.

Tais soluções não elidem os benefícios que a Linha Vermelha traria e não excluem que, a médio prazo, em função das necessidades levantadas e dos indicadores acima relacionados, se possa pensar em construir a Linha Vermelha, em complemento aos projetos aqui relacionados e, certamente, ouvido o Município do Rio de Janeiro, dado que a obra a ser realizada no perímetro urbano do município altera e interfere no sistema viário e de circulação da cidade.

---

Miguel Bahury é secretário de Transportes do Município do Rio de Janeiro

Jornal do Brasil, 16/05/88.