

## **Transportes sem rumo** (Jornal do Brasil, 15/01/91)

MIGUEL BAHURY

---

Com início na década de 40 e acentuadamente a partir da década de 50, o país adotou um modelo um modelo que priorizou o transporte rodoviário. Em decorrência, o sistema rodoviário nacional, com uma rede de 1,5 milhão de quilômetros, dos quais apenas 8% são pavimentados, constitui o modo principal de transportes, responsável por 95% dos deslocamentos de passageiros e 65% dos de cargas.

Paralelamente, agravavam-se os problemas de manutenção e operação do sistema ferroviário, que possui uma extensão de apenas 30 mil quilômetros, e mantinha-se o desprezo pelo transporte hidroviário, que participa com apenas 1% na movimentação interna de bens, apesar da malha hidrográfica invejável de 50 mil quilômetros de extensão navegável.

Ao contrário da Europa e EUA, onde o trem (transporte de passageiros e cargas) e o metrô (transporte de passageiros) são os principais modos de transporte, privilegiando o transporte de massa e o transporte público sobre o individual, no Brasil, infelizmente, a situação é completamente distinta.

O estado do Rio de Janeiro é um bom reflexo dessa inversão de prioridades, já que 87% da população se desloca, diariamente, em transporte coletivo por ônibus, compartilhando do mesmo espaço viário que é ocupado em 80% pelo transporte individual, salientando-se que apenas 13% da rede pavimentada do estado encontra-se em bom estado de conservação.

O transporte por ônibus, que deveria ser apenas complementar, atende a 6,7 milhões de passageiros/dia, na Região Metropolitana do Rio enquanto que a demanda do metrô caiu de 400 mil para 200 mil pass/dia, a dos trens da CBTU, de 1,2 milhão para 550 mil pass/dia e das barcas, de 200 mil para 120 mil pass/dia.

A CTC, única empresa de ônibus estatal, está numa situação de descalabro, operando com apenas 10% de sua frota e transferindo praticamente todas as suas linhas para as empresas particulares.

A persistir essa distorção, em breve o sistema de transporte em nosso estado atingirá o colapso, comprometendo inexoravelmente, também o trânsito já insuportável e a violência dele consequente, que tem produzido dezenas de vítimas e acarretado gastos anuais de cerca de US\$ 1 bilhão em função dos acidentes.

A única saída, antes que seja tarde, é investir em transportes de massa e racionalizar o transporte coletivo por ônibus, ensejando a reformulação da oferta do transporte público através da:

- 1 – recuperação e ampliação da rede de transporte ferroviário;
- 2 – recuperação e expressão do metrô até Irajá e Pavuna, possibilitando a integração intermodal com os ônibus oriundos das Zonas Norte, Oeste e Baixada Fluminense;
- 3 – ligação hidroviária Praça 15 – Cocotá (Ilha do Governador) e Praça 15 – São Gonçalo;
- 4 – implantação de corredores expressos de transportes, com faixas seletivas, veículos padronizados e de maior capacidade: corredores Centro – Zona Oeste; Centro – Ilha do Governador; Centro – Baixada Fluminense; Nova Iguaçu – Pavuna; Penha – Jacarepaguá e Centro – Copacabana;
- 5 – conservação, restauração e pavimentação das rodovias;
- 6 – adequada integração intra e intermodal entre as linhas municipais e intermunicipais de ônibus, metrô e transporte ferroviário.

As iniciativas acima privilegiariam o transporte coletivo, beneficiariam mais de 3 milhões de passageiros/dia, diminuiriam o tempo de viagem, os engarrafamentos, proporcionariam substancial economia de combustível e preservariam mais o meio ambiente, além de proporcionar maior conforto e segurança.

Outrossim, tais medidas contribuiriam para desafogar substancialmente a Av. Brasil, praticamente saturada, e deveriam ser implantadas antes da Linha Vermelha, que não deve ser analisada isoladamente do complexo sistema de transportes do Rio.

Uma obra do porte de Linha Vermelha deve ser precedida de várias providências, como a construção do túnel da Concanva ligando Água Santa a Jacarepaguá, entre outras, para evitar que os problemas hoje existentes na Avenida Brasil sejam transferidos para o Centro e Zona Sul, visto que a malha viária dessas áreas não tem capacidade de escoamento para absorver o tráfego adicional a ser gerado.

O Rio não pode esperar mais. Torna-se urgente que o estado possua um sistema de transportes condizente com as necessidades de sua população, já duramente atingida com a crescente deterioração do seu nível de vida, e que assegure as condições mínimas para o exercício de sua cidadania, tão vilipendiada nos últimos anos.

Miguel Bahury é Conselheiro do Clube de Engenharia e ex-secretário municipal de Transportes e ex-presidente do Metrô.  
Jornal do Brasil, 15/01/91.