

Antes que seja tarde (O Dia, 25/06/91)

MIGUEL BAHURY

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

O Estado do Rio de Janeiro é um bom reflexo dessa inversão de prioridades, já que 87% da população se deslocam, diariamente, em transporte coletivo por ônibus, compartilhando do mesmo espaço viário ocupado em 80% pelo transporte individual, salientando-se que apenas 13% da rede pavimentada encontra-se em bom nível 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 a demanda do metrô caiu de 400 mil para 200 mil pass/dia, a dos trens da CBTU de 1,2 milhões para 550 mil pass/dia e a das barcas, de 200 mil para 120 mil pass/dia.

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 acarretando gastos anuais de cerca de 1 bilhão de dólares, em função dos acidentes.

A única saída, antes que seja tarde, é investir em transporte de massa e racionalizar o transporte coletivo por ônibus, reformulando-se a oferta do transporte público através de:

- 1- Recuperação e ampliação da rede de transporte ferroviário;
- 2- Recuperação e expansão 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 transporte, 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.

Estas iniciativas privilegiariam o transporte coletivo, beneficiariam mais de três milhões de passageiros/dia, diminuiriam o tempo de viagem e os engarrafamentos, proporcionariam economia de combustível e preservariam o meio ambiente, além de oferecerem maior conforto e segurança. E contribuiriam, ainda, para desafogar a Avenida Brasil, praticamente saturada, e deveriam ser implantadas paralelamente à Linha Vermelha.

Uma obra como esta, além de acompanhada das providências acima, deveria ensejar a construção do Túnel da Covanca liga ligando Água Santa a Jacarepaguá, para evitar que os problemas hoje existentes na Avenida Brasil sejam transferidos para o Centro e Zona Sul, cuja malha viária não tem capacidade de escoamento para absorver o tráfego adicional a ser gerado.

Torna-se urgente que o estado possua um sistema de transportes condizente com as necessidades da sua população, já duramente atingida com a crescente deterioração do nível de vida e das condições mínimas para o exercício da cidadania.

Miguel Bahury é conselheiro do Clube de Engenharia, ex-secretário municipal de Transportes ex-presidente do Metrô.
O Dia, 25/06/91.