

## O Caos do Trânsito (Via Urbana, set/1992)

MIGUEL BAHURY

---

Ao criarmos a Secretaria Municipal de Transportes, em 1987, e a Companhia de Engenharia de Tráfego – CET-Rio, em 1988, procuramos estruturar o setor e resgatar a autonomia municipal para gestão dos serviços públicos de transporte e de trânsito, os quais, na prática, estavam subordinados ao estado, desde a fusão.

Apesar do avanço institucional, a falta de integração entre os órgãos estaduais e municipais, bem como entre os modos de transporte, e a carência dos investimentos indispensáveis têm dificultado consideravelmente a organização do setor no município.

Dessa forma, não há trânsito que resista numa cidade com mais de 1,5 milhão de automóveis, em que cerca de 90% dos passageiros se deslocam, diariamente, através de 6 mil ônibus dispostos em 400 linhas, compartilhando do mesmo espaço viário que é ocupado em 80% pelo transporte individual, enquanto apenas 3% utilizam o metrô, 1,5% as barcas e 8% os trens.

Somente na Zona Sul há um deslocamento diário de 1,7 milhão de passageiros por 1.400 ônibus em 100 linhas. Em Copacabana, são 500 ônibus por hora/sentido nos horários de pico, trafegando a 10km/h.

Enquanto isso a CBTU, apesar de ter capacidade instalada para atender a 2,3 milhões passageiros/dia, só recebe 600 mil, por dificuldades financeiras e operacionais, e o Metrô que, se ampliado até Pavuna, e depois a Copacabana, poderia absorver 800 mil pass/dia, só transporta 300 mil, oito vezes menos que o de São Paulo, praticamente criado na mesma época.

Só haverá saída investindo-se urgentemente em transportes de massa (trem, metrô e barcas), ampliando-se a oferta atual e racionalizando-se o transporte coletivo por ônibus através da implantação de corredores expressos de transportes, com faixas seletivas, sincronização dos sinais, veículos padronizados e de maior capacidade, alguns dos quais com ar refrigerado (Frescões), desestimulando, ainda mais, o uso do automóvel. Os projetos dos corredores Centro-Zona Sul, Centro-Zona Oeste e Centro-Ilha do Governador estão desde 1987 submetidos à apreciação do BNDES para obtenção de financiamento. Se implantados, teríamos 20% de redução da frota dos nos últimos corredores e menos 672 ônibus circulando por dia na Zona Sul.

A implantação do corredor Penha-Jacarepaguá (700 mil passageiros/dia), a construção do túnel da Covanca – ligando Água Santa a Jacarepaguá, viabilizando a Linha Amarela (Fundão-Barra) e possibilitando sua articulação com a Linha Vermelha -, e as ligações hidroviárias da Praça XV à Ilha do Governador, São Gonçalo e Baixada, complementariam as medidas necessárias para o vital reordenamento do trânsito no Rio e para desafogar, definitivamente, a Av. Brasil.

Nas áreas mais críticas, uma política de estacionamento torna-se inevitável, ponderando que, malgrado a necessidade de práticas coercitivas para inibir os estacionamentos irregulares, principalmente sobre as calçadas, tem-se que dar, ao mesmo tempo, alternativas de transportes à população.

Não se deve descartar também a implantação dos veículos leves sobre trilhos (VLT), os chamados bondes modernos, em vários corredores. Os VLTs poderiam transportar até 25 mil passageiros/hora/sentido e ser operados pela iniciativa privada, mantidos o controle pela iniciativa privada, mantidos o controle e a fiscalização pela Prefeitura, que ficaria encarregada das obras de infraestrutura.

E por que não se estudar a possibilidade, também via iniciativa privada, nacional ou estrangeira, da ligação hidroviária entre a Barra, Zona Sul, Centro e aeroporto

internacional, através do regime de concessão, potencializando nossa enorme e mal aproveitada bacia hidrográfica?

Excetuando-se as ligações hidroviárias à Ilha do Governador e São Gonçalo e a recuperação da CBTU, que competem aos governos estadual e federal, todas as demais medidas dependem única e exclusivamente da administração municipal. Na próxima legislatura, o prefeito do Rio e a Câmara Municipal têm o dever e a obrigação de promover urgentemente todas as medidas vitais e conseguir dotações orçamentárias para a necessária melhoria do nosso sistema de transportes e do trânsito.

As alternativas apontadas evitariam o iminente colapso do trânsito, privilegiariam o transporte coletivo, beneficiariam mais de 3 milhões de passageiros/dia, diminuiriam o tempo de viagem, os engarrafamentos, proporcionariam substancial economia de combustível, maior conforto e segurança, preservariam o meio ambiente e reduziriam os frequentes acidentes de trânsito, que têm ocasionado milhares de vítimas e gastos anuais irrecuperáveis.

Miguel Bahury é diretor do Clube de Engenharia, ex-secretário municipal de Transporte, ex-presidente do CET-Rio e candidato a vereador do Rio pelo PSB Via Urbana, set/1992.