

Trânsito: o tormento da cidade (O Globo, 22/05/1996)

“Eles não sabem de nada, mas falam de tudo.
Eles têm grande chance de fazer uma bela
carreira política.” Bernard Shaw

MIGUEL BAHURY

O projeto Rio Cidade trouxe à tona a fragilidade da nossa estrutura urbana, decorrente de décadas de desinteresse e abandono e resultante do modelo adotado em todo o país, principalmente a partir da década de 50, quando priorizou-se o transporte rodoviário. Este processo, que relegou os transportes de massa a um plano secundário, obriga-nos a conviver com seis mil ônibus, somente no município do Rio, seis mil ônibus que transportam 90% dos passageiros, contribuindo para a desordem urbana em que nos encontramos. A insuficiência de um transporte público adequado aumentou o número de carros em circulação. Cerca de um milhão de veículos trafegam pelo Rio, e os congestionamentos acabam acarretando um desperdício anual de peças e de combustível estimado em R\$ 700 milhões por ano, sem computarmos os gastos com acidentes.

Com um cenário desta natureza não se poderia, em hipótese alguma, promover, simultaneamente, em toda a cidade, obras tão vultosas sem um acurado planejamento prévio, tornando a população refém do caos que atingiu praticamente todas as regiões do Rio. Os engarrafamentos frequentes, a má sinalização e os inúmeros buracos – alguns verdadeiras crateras – aliados à indisciplina e à impaciência dos motoristas, têm atormentado o nosso dia-a-dia. A maneira trêfega com que são levantados os tapumes, sem aviso antecipado, as constantes inversões de mão das ruas e outras mudanças no trânsito, sem comunicação anterior, caracterizam o desrespeito, o descaso e a falta de urbanidade com que as pessoas têm sido tratadas.

A ausência de uma política de trânsito tem deixado nossa cidade desamparada. O Rio é o único local do mundo onde há engarrafamentos até a noite e nos fins de semana. Basta um show em qualquer logradouro, um simples acidente, uma manutenção de uma ponte ou túnel ou os preparativos pré-carnavalescos para que tudo fique parado, motivando um teste de resistência que parece não ter fim. É o apocalipse do trânsito. É a obstrução do livre e sagrado direito constitucional de ir e vir livremente.

A falta de autoridade acentua a grave situação ao não se estabelecer horários convenientes para carga e descarga, ao não se criar e disciplinar estacionamentos apropriados, ao não se coibir veículos sobre as calçadas, ao não se combater os táxis bandalhas e os ônibus piratas, ao não se punir empresários e motoristas de ônibus, de táxis e de carros infratores, e ao não se exercer devidamente a gerência e o poder de polícia administrativa no setor, que compete à Secretaria Municipal de Transportes.

O quadro fica mais crítico com a relutância em se organizar alternativas de transportes, como a criação de corredores expressos dos bairros em direção ao Centro, com ônibus articulados, que retirariam dois mil ônibus de circulação.

As conseqüências para a saúde são catastróficas. Diariamente são despejadas na atmosfera 220 toneladas somente de monóxido de carbono. Em relação a 1995, houve um aumento diário de mais de 18 toneladas de gases como monóxido de carbono, dióxido de enxofre e óxido de nitrogênio. Em breve teremos que andar de máscaras em algumas ruas. Além disso, o trânsito caótico é um dos fatores que mais contribuem para o estresse e para a morte de pacientes com infarto, já que apenas 35% deles chegam no hospital a tempo, conforme recente pesquisa.

A sensação que se tem é a de mais completo abandono, fragilidade e desproteção, que põe em risco inclusive nossa segurança, pois fica-se à mercê da própria sorte com os veículos imobilizados.

É bem visível que o Rio não pode mais suportar o modelo herdado, porque atingimos o colapso. Qualquer ligeira intervenção viária provoca o caos, paralisa tudo, com prejuízos irreparáveis à saúde e ao processo produtivo. Há que se estabelecer um esforço conjunto do estado e da Prefeitura do Rio com vistas a um investimento maciço em transportes de massa – trem, metrô e barcas – para que se transformem em modelos principais de transportes, deixando aos ônibus a sua função apenas complementar.

A realidade insuportável – há anos prevista como a crônica de um trânsito anunciado – comprova que não se pode mais investir apenas em rodovias. Os que argumentam que o custo das rodovias é mais barato não observam que estes valores vão às alturas se considerarmos, além do de construção, os custos de manutenção e reparação, de policiamento, de engenharia de tráfego, de sinalização, de estacionamentos, de serviços de emergência, acrescidos das despesas do uso dos veículos e de outras decorrentes da poluição, dos congestionamentos e dos acidentes de trânsito. Somente na parte estimável, os EUA gastam US\$ 300 bilhões por ano para manterem suas rodovias.

Não se pode mais contrariar a tendência dos principais países, quando se constata que o trem e o metrô transportam 40 mil passageiros/hora e os ônibus apenas 12 mil e que as ferrovias são mais duradouras do que as rodovias, têm um custo de manutenção substancialmente menor, possibilitam um deslocamento mais rápido, seguro e confortável, sem poluição, sem custos de petróleo e geram mais produção, renda e emprego. Outrossim, há que se explorar devidamente o enorme potencial hidrográfico legado pela natureza ao nosso estado.

Se o poder público assumir que não tem mais condições de operar o sistema de transportes, que se concretize sua privatização, resguardando-se a normatização e o controle, dado que, para o usuário, não mais importa o responsável pela operação do sistema e, sim a qualidade dos seus deslocamentos diários em condições dignas que lhe permitam resgatar a sua cidadania.

MIGUEL BAHURY é ex-secretário municipal de Transportes e ex-presidente do Metrô e da CET-Rio.

O Globo, 22/05/96