

Reflexão crítica e estratégica sobre o transporte na Região Metropolitana do Rio de Janeiro.

Dentre as discussões sobre transportes na Região Metropolitana do Rio de Janeiro, sejam em debates, congressos, seminários, ou mesmo entre técnicos da área, na maioria das vezes — ou, por que não dizer, quase na totalidade — o foco se restringe ao modal rodoviário, abordando temas que, embora polêmicos, já se encontram esgotados na opinião pública: a ilegalidade dos transportes alternativos, as diárias dos taxistas, a qualidade dos serviços oferecidos pelas empresas de ônibus, as tarifas, entre outros.

Parece que, para essas questões, há uma infinidade de técnicos com "formuletas mágicas", que, se corretamente aplicadas, resolveriam todos os problemas — problemas que hoje são crônicos, como tantos outros na RMRJ. Entretanto, caro leitor, não é o objetivo deste texto apresentar soluções mirabolantes, tampouco cansá-lo com ideias fantásticas que, na prática, não resolvem absolutamente nada.

O estudo dos transportes não é estanque; ao contrário, os temas e os modais se complementam — e isso é de fácil compreensão. Imaginemos uma cidade virtual onde existem apenas ônibus e carros de passeio, e na qual todos os moradores que possuem automóveis só os utilizem nos fins de semana. Possivelmente, teríamos uma cidade sem maiores transtornos, desde que o poder público exercesse efetivamente seu papel, regulando o nível de serviço e as tarifas aplicadas.

Da mesma forma, poderíamos estabelecer um parâmetro, ainda nesse cenário virtual, para o sistema metroviário: toda a região interligada pelo subsolo, confinando eventuais transtornos a esse espaço, e mantendo uma cidade aparentemente calma e tranquila na superfície. Logicamente, essas duas situações talvez sejam possíveis apenas no campo virtual, pois, quando tratamos de transportes, tratamos de indivíduos, cada qual com suas necessidades, vontades e desejos.

Ao fazermos a ponte entre o virtual e o real, especialmente no caso do sistema metroviário, mesmo que desconsiderássemos os custos de implantação e manutenção — o que, para um estado cujo orçamento está hoje completamente comprometido, seria um verdadeiro devaneio — ainda haveria um fator bastante relevante: a geografia da região, absolutamente adversa, tornando essa ideia, senão impossível, ao menos altamente inviável.

No caso do sistema de ônibus, vivemos essa realidade na prática: um sistema saturado, com níveis de serviço questionáveis, que impulsionam o surgimento e a permanência do transporte alternativo, seja ele legal ou não. A verdade é que, se esses transportes existem, é porque o sistema de ônibus não comporta ou não consegue absorver toda a demanda existente. O reflexo do espaço conquistado pelo transporte alternativo e pelo uso dos carros particulares são os quilômetros de congestionamento que testemunhamos diariamente.

Por outro lado, não se pode considerar o sistema de ônibus como o grande vilão dessa história. Ele não foi concebido para ser o principal transportador de passageiros.

Em outras palavras, o sistema de ônibus não é — e nem pode ser considerado — um sistema de transporte de massa. Deveria, sim, desempenhar um papel complementar, ao lado do sistema metroviário e dos modais alternativos (como táxis, vans e outros), ainda que transportando uma parcela significativa da demanda.

Ora, se nenhum desses sistemas, na realidade, é o verdadeiro transportador de massa... quem, de fato, é ou deveria ser?

A resposta, que raramente é colocada em pauta nos debates técnicos e políticos, está nos sistemas ferroviário e hidroviário, cujos potenciais permanecem subaproveitados na Região Metropolitana do Rio de Janeiro. O sistema ferroviário, com capacidade comprovada de transportar dezenas de milhares de passageiros por hora em cada direção, deveria ser o eixo estruturador do transporte de massa regional, integrando de forma eficiente os diversos municípios e reduzindo substancialmente a pressão sobre o modal rodoviário. Porém, encontra-se historicamente relegado a segundo plano, sofrendo com falta de investimentos, degradação da infraestrutura e ausência de uma política de expansão compatível com as necessidades metropolitanas.

O mesmo pode ser dito do sistema hidroviário: dotado de uma das maiores baías navegáveis do mundo — a Baía de Guanabara — a região poderia contar com uma malha de transporte aquaviário integrada, moderna e regular, interligando pontos estratégicos entre o Rio de Janeiro, Niterói, São Gonçalo, Ilha do Governador e outros centros urbanos. Além de reduzir significativamente os congestionamentos nas vias terrestres, o transporte hidroviário é ambientalmente mais sustentável e menos oneroso em termos de implantação e manutenção, sobretudo em comparação com obras de expansão viária ou metroviária.

Por que, então, a maioria dos técnicos em transporte não discute sobre esses sistemas? Por que o debate público insiste em orbitar apenas ao redor do modal rodoviário, ignorando alternativas mais eficientes, sustentáveis e compatíveis com a complexidade geográfica e social da Região Metropolitana do Rio de Janeiro?

São essas as reflexões que precisam ser feitas, sob pena de continuarmos a repetir diagnósticos velhos para problemas que exigem, há muito tempo, soluções novas, integradas e sistêmicas.

Autor: Luiz Rafael d'Oliveira Mussi

Engenheiro, *Especialista em transportes multimodal*

E-mail: amussi@uol.com.br