

27.07.2021

Muitos efeitos do desenvolvimento industrial recente do norte metropolitano têm sido mais bem aproveitados pela Paraíba, devido às precárias condições operacionais da BR-101 que têm dificultado uma necessária integração com o Complexo Industrial de Suape.

A BR-101, projetada e construída há quase seis décadas, atravessando sete dos 13 municípios da RMR, vem montada, há anos, sérios problemas que afetam a qualidade de vida urbana e a economia pernambucana.

O tráfego diário de mais de 70 mil veículos em uma rodovia 100% urbana e de intenso e múltiplo uso marginal tem produzido graves externalidades. Essas consequências são caracterizadas por longos congestionamentos, tempos de viagem excessivos e conflitos entre tráfego de passagem, principalmente de carga, e local, o que aumenta os riscos de acidentes e a poluição sonora, do ar e da paisagem.

As travessias Igarassu / Abreu e Lima e Ceasa / Prazeres representam o 2º e 39º segmentos de rodovias federais mais perigosos do Brasil. Acrescente-se ainda, que essa rodovia se configura como IV Perimetral Metropolitana, corredor essencial para a integração do transporte público metropolitano.

Por meio de seis terminais de integração e 69 linhas praticamente sem tratamento prioritário, transporta cerca de 150 mil passageiros / dia de forma desconfortável e com compensação de melhorias operacionais, desde que mantido o quadro atual. São fortemente prejudicados os acessos um importante polos geradores de viagens na sua zona de influência, como os campi universitários da **UFPE**, UFRPE e IFPE, os hospitais das Clínicas, da Mulher e Pelópidas Silveira, a Ceasa e os polos logísticos de Prazeres e do Cabo , entre outros.

Essas péssimas condições de mobilidade, acessibilidade e os aumentos de custos logísticos derivados conduzem à perda de produtividade na economia da RMR, e sua atratividade para o

desempenho do papel histórico do Recife como centro de serviços e distribuição.

Muitos efeitos do desenvolvimento industrial recente do norte metropolitano têm sido mais bem aproveitados pela Paraíba, devido às precárias condições operacionais da BR-101 que têm dificultado uma necessidade integração com o Complexo Industrial de Suape.

Diante de tal quadro, o projeto do Arco Metropolitano torna-se uma natural e, acredito, de utilidade indiscutível.

No entanto, como todo projeto complexo, há barreiras a superar no campo da sua viabilização econômica face à escassez de recursos, na definição de modelos de contratação e financiamento e na necessidade da preservação dos recursos hídricos, paisagísticos e silvestres de áreas ambientalmente relacionadas, a exemplo da APA Aldeia-Beberibe.

É preciso enxergar o projeto para além da oportunidade para atenuar os problemas da BR-101, mas também como um eixo de desenvolvimento e de integração metropolitana. A concepção e o projeto de uma via expressa moderna e potencial, e com impactos ambientais rigorosamente controlados, mitigados, recuperados e compensados é indispensável para que represente uma solução de desenvolvimento sustentável e não apenas a transferência para o futuro dos problemas do presente. Por isso, é indispensável que uma nova rodovia expressa não se constitua como eixo de expansão da ocupação marginal. Seus vetores de desenvolvimento devem se concentrar nas interconexões com a BR-408 e BR-232.

Temos que acreditar que uma sociedade, os decisores políticos e a engenharia pernambucana saberão encontrar uma solução de projeto à altura das necessidades, que conciliar a minimização dos impactos ambientais com custos de construção e operação compatíveis e que assegure sua atratividade, em tempo e custo de utilização para manter as funções de tráfego de tráfego, essencial à importante da rodovia. O diálogo e a busca do equilíbrio são, portanto, as chaves para o sucesso deste projeto tão importante para Pernambuco.

[Link da matéria](#)