

O destino do metrô (O Dia, 18/01/91)

MIGUEL BAHURY

A situação do metrô, além de crítica, é profundamente lastimável. Durante os quatro últimos anos a companhia foi bastante abalada em toda a sua estrutura, piorando consideravelmente a prestação dos serviços e causando sérios transtornos aos usuários.

A inversão de prioridades do governo Moreira levou esse extraordinário meio de transporte ao colapso, provocando brutal queda de demanda diária de 400 mil (governo Brizola) para 200 mil passageiros/dia.

Se, em vez da expansão crítica, cara e irresponsável até Copacabana, o metrô fosse expandido até Irajá e Pavuna, com um custo substancialmente menor, e concluído o rabicho da Tijuca, hoje teríamos 800 mil passageiros sendo diariamente transportados com conforto, segurança e rapidez, possibilitando uma adequada integração com os ônibus oriundos das Zonas Norte, Oeste e Baixada Fluminense, e contribuindo para desafogar a Av. Brasil, praticamente saturada.

O desastre da atual administração acentua-se quando comparamos o metrô do Rio com o de São Paulo, cuja operação começou apenas cinco anos antes, em 1974.

O último item reflete a precariedade do sistema que, ao invés de ter assumido verdadeiro papel de transporte de massa, assumiu posição secundária nos deslocamentos diários, deixando ao transporte por ônibus, que deveria ser apenas completar, a responsabilidade de conduzir 6,7 milhões de passageiros/dia na Região Metropolitana (87% dos passageiros transportados), em condições, certamente, muito menos agradáveis.

A crise se aprofunda quando se verifica que os trens já rodaram mais de 800 km sem uma grande revisão, que se tornava obrigatória, por recomendação dos fabricantes, aos 350 mil km, aumentando ainda mais a insegurança.

O descalabro, porém, não se esgota no plano operacional. Na área financeira, sequer os fornecedores de custeio recebem em dia seus pagamentos e a dívida global da companhia já ultrapassou 2,8 bilhões de dólares. No tocante à administração, o metrô registra hoje 201 cargos, além de 133 funções de confiança e mais de 800 ações trabalhistas em curso, números incompatíveis com a realidade do órgão que não poupou, sequer, seus empregados, que desde março de 1990 estão com seus salários congelados, enquanto a inflação do período já atinge 281% (abril a dezembro). Em decorrência, um profissional de nível superior, por exemplo, enquadrado no primeiro nível de carreira, percebe somente 2,5 salários mínimos, bem menos que o salário de um motorista ou trocador de ônibus.

A população do Rio merecia maior respeito, dignidade e consideração do governo. É inadmissível que um sistema de transporte essencial tenha atingido tamanha deterioração, privando os usuários dos benefícios que o metrô deveria oferecer e ferindo seu direito mais sagrado que é o exercício pleno de sua cidadania.

MIGUEL BAHURY é Conselheiro do Clube de Engenharia, ex-Secretário Municipal de Transportes e ex-Presidente do Metrô.

O Dia/Opinião, 18/01/91