

O metrô não pode parar (O Dia, 28/09/92)

MIGUEL BAHURY

Ao contrário da Europa e Estados Unidos, onde o trem (passageiros e cargas) e o metrô (passageiros) são os principais meios de transporte, privilegiando-se o transporte de massa e o transporte público sobre o individual, no Brasil, infelizmente, a situação é completamente distinta.

O estado do Rio de Janeiro é um claro reflexo dessa inversão de prioridades, já que 87% da população se desloca, diariamente, em transporte coletivo por ônibus, compartilhando do mesmo espaço viário ocupado em 80% pelo transporte individual.

Os ônibus, no Rio, atendem a 6,7 milhões de passageiros/dia, enquanto a demanda do metrô caiu de 400 mil para 300 mil pass./dia, a dos trens da CBTU de 1,2 milhões para 500 mil pass./dia e a das barcas de 200 mil para 120 mil pass./dia.

O Metrô do Rio, apesar de ter iniciado operações em 79, apenas 5 anos depois de São Paulo, está com sua estrutura paralisada desde 1980. Enquanto o Metrô paulista, com uma rede de 39 km, já atende 2,3 milhões de pass./dia, ou seja, 25% da demanda, com 98 trens em operação, nosso Metrô opera com apenas 24 trens através de uma rede de 21 km, transportando apenas 3% do movimento diário de passageiros.

Com a transparência da administração do Metrô para o Município do Rio de Janeiro, sem a enorme dívida de 2,8 bilhões de dólares, absorvida pelo governo federal, surge a grande oportunidade para a inadiável e necessária consolidação e expansão da rede prioritária básica. Com investimentos estimados em 354 milhões de dólares, que seriam alocados pelo BNDES, é possível concluir o rabicho da Tijuca e expandir o sistema até Irajá e Pavuna, possibilitando ampliar a demanda atual para 800 mil pass./dia. A rede subiria para 33,7 km com 30 estações e criaria condições para minimizar o elevado déficit operacional da companhia, que hoje representa mais de 3 milhões de dólares por mês. E, com mais 70 milhões de dólares, poderia chegar à Praça Cardeal Arcoverde, em Copacabana, possibilitando sensível melhoria da qualidade dos serviços e um atendimento com maior rapidez, segurança e conforto aos usuários.

O Metrô, com investimentos já realizados de 3 bilhões de dólares, não pode mais ficar parado: na próxima legislatura, o prefeito do Rio e a Câmara Municipal têm a obrigação de adotar as medidas vitais urgentes e conseguir dotações orçamentárias para recuperar esse fantástico meio de transporte, além de viabilizar a integração com ônibus e trens urbanos.

Se expandirmos o metrô, racionalizarmos o transporte por ônibus e abriremos a Linha Amarela com a construção do túnel da Covanca, nossa cidade poderá, finalmente, oferecer a seus habitantes melhores condições de deslocamentos. E se, paralelamente, o governo do estado promover as ligações hidroviárias à Ilha do Governador e São Gonçalo e, com a ajuda do governo federal, recuperar a CBTU, certamente se evitará o caos no trânsito da cidade, que está na iminência de um colapso.

Miguel Bahury é Diretor do Clube de Engenharia, ex-Secretário Municipal de Transportes, ex-Presidente do Metrô-RJ e da CET-Rio.

O Dia, 28/09/92