

O Rio não pode parar (O Globo, 12/08/93)

MIGUEL BAHURY

Após longos anos sem receber recursos do Governo federal para aplicação no sistema de transportes, o Estado do Rio foi contemplado com US\$ 100 milhões da União e investiu mais US\$ 40 milhões próprios para a construção da primeira etapa da Linha Vermelha, ligando São Cristóvão à Ilha do Governador.

Na iminência de conclusão da segunda etapa, que prolongaria a via expressa até a Via Dutra, totalizando 21,6 Km de percurso total, o Governo federal anuncia cortes de cerca de US\$ 40 milhões nos investimentos, inviabilizando o término da obra este ano e comprometendo o empreendimento que já está com 75% dos serviços realizados, após a injeção de US\$ 185 milhões só nessa fase.

A Linha Vermelha possibilitará economia de 60% no tempo de percurso, 50% em combustível, redução dos custos operacionais de US\$ 1,36 por viagem e absorverá 40% (cem mil veículos/dia) do tráfego da Av. Brasil. É mais um duro golpe contra o nosso estado interromper bruscamente uma obra desse porte após os vultosos investimentos que já somam US\$ 325 milhões nas duas etapas.

E não seria a primeira vez que estaríamos sendo prejudicados. O Estado do Rio, principalmente após a fusão, sofreu brutal discriminação do Governo federal, que atingiu duramente o sistema de transportes. Há uma enorme dívida a resgatar com a população fluminense que espera, não só a conclusão da Linha Vermelha, mas, fundamentalmente, a recuperação imediata dos transportes de massa (trem e metrô).

Os investimentos federais no transporte ferroviário do Rio caíram de US\$ 245 milhões, em 1980, para US\$ 18 milhões, em 91, e US\$ 28 milhões em 92. O metrô, que recebia, em média, US\$ 80 milhões/ano, até 1980, após esse período praticamente não mais recebeu aporte de recursos da União. Tal quadro é lamentável num país que, na virada do século, construía cerca de 570 km de ferrovia/ano e que, entre 1970 e 1990, construiu apenas 40 km/ano.

A formalização do protocolo que transfere a CBTU-RJ para o estado, com financiamento de US\$ 254 milhões do Banco Mundial, e o metrô para o município do Rio, com alocação de US\$ 350 milhões do BNDES, permitiriam a recuperação da infraestrutura e do material rodante de ambos os sistemas e expansão do metrô até Irajá e Pavuna, elevando a demanda da CBTU de 500 mil para um milhão de passageiros/dia e a do metrô de 300 mil para 900 mil passageiros/dia.

Paralelamente às iniciativas apontadas, há que se promover as ligações hidroviárias da Praça Quinze à Ilha do Governador e São Gonçalo e racionalizar urgentemente o transporte coletivo por ônibus com a implantação de corredores expressos, com faixas seletivas, do Centro a Zona Sul, Zona Oeste, Ilha do Governador e Baixada Fluminense.

Não se pode conviver mais com esse caos urbano provocado impunemente por seis mil ônibus, só no município, transportando 87% dos passageiros em detrimento dos transportes de massa, com todas as graves sequelas decorrentes.

O Rio não pode parar. Concluindo-se a Linha Vermelha, revitalizando-se os transportes de massa e melhorando os transportes por ônibus, deve-se, em seguida, construir o Túnel da Covanca, ligando Água Santa a Jacarepaguá, viabilizando a Linha Amarela e possibilitando sua articulação com a Linha Vermelha.

Todas essas iniciativas beneficiariam mais de seis milhões de pessoas, diminuiriam o tempo de viagem e os engarrafamentos, proporcionariam substancial economia de combustível, aumento da produção e preservariam mais o meio ambiente, além de proporcionar maior conforto e segurança.

Torna-se urgente que o estado possua um sistema de transportes condizente com as necessidades de sua população, já duramente atingida com a crescente deterioração do seu nível de vida, e que assegure condições mínimas para o exercício de sua cidadania, tão vilipendiada nos últimos anos.

MIGUEL BAHURY é Diretor do Clube de Engenharia e ex-secretário municipal de Transportes.

O Globo, 12/08/93