



Caro e engarrafado

JOÃO MAURO SENISE

A partir de amanhã, o preço da passagem do metrô do Rio vai subir de R\$ 3,10 para R\$ 3,20. Não é muito, convenhamos, e nem de longe se parece com a extorsão praticada contra os usuários das barcas, recentemente castigados com crimonosos 60% de reajuste. Mas, que metrô temos para justificar a tarifa de R\$ 3,20? Com cerca de seis milhões de habitantes, o Rio só tem 42 km quilômetros de trilhos, divididos em duas linhas. Ou seja, meros 5 km mais que o traçado original, estabelecido no início dos anos 70. Perdemos, vergonhosamente, para cidades como Buenos Aires, que tem quase o dobro de extensão, e Madrid, que tem mais de 200km. Detalhe: as duas com população muito menor que a nossa.

E o bilhete a R\$ 3,20 por viagem é caro? É. E muito. É a tarifa mais alta do Brasil e o serviço, mesmo para os tolerantes padrões brasileiros, é dos piores. A superlotação dos vagões é constante, não raramente causando mal-estar nas pessoas; o intervalo entre as composições é totalmente irregular, chegando a sete minutos; a existência de apenas duas linhas que, entre Central e Botafogo, compartilham o mesmo trilho, a todo instante obriga os passageiros dentro dos trens (muitas vezes sem ar-condicionado) a ouvir pelo alto-falante aquela frase: "Estamos aguardando a liberação do tráfego à frente." O nome certo disso é engarrafamento. De trem do metrô!

Os 19 trens que a concessionária disse ter comprado são prometidos desde 2008. Até agora, nenhum deles chegou, desmentindo cabalmente, pelo menos aqui com os nossos pacientes contratantes, o mito da nova eficiência industrial chinesa. A mentira teve punição mais do que branda: a concessionária MetrôRio foi multada uma única vez em modestíssimos R\$ 374 mil. Recorreu, é claro, e o processo não foi julgado até hoje. Quando será? Ótima pergunta. É bom lembrar que a compra dos trens (a promessa, a promessa) foi o que levou o Governo a prorrogar a concessão até 2038! Há uma nova promessa — e nisso a eficiência é absoluta: todos os novos trens estarão em circulação até agosto de 2013. Quem garante? E, se chegarem, o que fazer até lá?

Vejamos. A Linha Quatro que o Governo do Estado está construindo, o que nada mais é do que uma extensão da Linha Um, só vai agravar o problema, pois os trens que saem da Barra já chegarão a Ipanema lotados. Além disso, as estações General Osório e Cantagalo serão fechadas por, pelo menos, um ano, para a construção de uma estação General Osório paralela à atual, ao custo de R\$ 377 milhões. Meus, seus, nossos, como se sabe. O Rio precisa é do projeto original, com a Linha Quatro (não essa extensão rebatizada), ligando a Barra ao Centro, passando por Gávea, Jardim Botânico, Humaitá e Laranjeiras.

JOÃO MAURO SENISE é jornalista e integrante do movimento O Metrô que o Rio Precisa.