

Integração dos Transportes Ferroviários Suburbanos no Sistema Geral de Viação do Distrito Federal

351.812:352

FRANCISCO KRUEL EBLING

CONSIDERAÇÕES GERAIS

A RIGOR, na pesquisa de soluções para os problemas dos transportes coletivos do Distrito Federal, não se pode, por meras questões teóricas, ignorar pura e simplesmente a existência dos serviços suburbanos mantidos pelas estradas de ferro, posto que as quatro redes ferroviárias locais ocupam, e ocuparão sempre, posição privilegiada ao longo de consideráveis concentrações demográficas da cidade, como eixos naturais que são do sistema de transportes coletivos das mesmas.

2. Efetivamente, as redes ferroviárias que atravessam a chamada Zona Norte do Distrito Federal dispõem de dez linhas convergentes, em torno das quais, segundo o Recenseamento de 1950, se estabeleceram cerca de 1.450.000 habitantes, que representam 60% dos 2.380.000, que então formavam a população do Rio de Janeiro. Os restantes 930.000 habitantes da Capital, segundo aquele mesmo censo, estavam assim distribuídos, em cifras redondas: Zona Sul (*litoral*) — 360.000 (15%); Zona Oeste (*Tijuca*) 350.000 (15%) e Zona Leste (*Centro*) — 220.000 (10%).

3. Em consequência de tão extraordinária concentração demográfica ao longo de suas linhas a Central do Brasil, a Linha Auxiliar, a Rio Douro e a Leopoldina, afastando-se de suas finalidades precípuas — de redes de penetração pelo interior do país — foram forçadas a desenvolver o transporte de passageiros suburbanos, oferecendo, porém, um serviço extremamente precário, que, apesar das obras de eletrificação empreendidas, não satisfaz, em absoluto, às necessidades públicas e não atende aos mais elementares requisitos de segurança e conforto.

4. Tal precariedade torna-se tanto mais grave pelo fato de atingir exatamente a Zona Norte da cidade, onde reside a grande massa de operários do segundo maior centro industrial do país, cuja importância para a economia nacional decorre, principalmente, do fato de ser o mesmo um grande mercado consumidor de matérias-primas e gêneros de primeira necessidade provenientes de vários Estados da União.

5. Nessas condições, o suprimento de transporte fácil e barato aos trabalhadores do Distrito Federal ultrapassa os limites restritos de um simples

problema municipal, devendo ser, por isso, encarado como um problema social de largo âmbito, cuja solução não pode continuar a ser indefinidamente protelada.

6. Além desse aspecto econômico-social, há a considerar que a criação dos serviços ferroviários suburbanos, no Distrito Federal, transformou-se em um sério problema para as próprias estradas de ferro, cujas economias têm sido fortemente afetadas pelos ônus desse transporte altamente especializado e de baixa rentabilidade e cujas deficiências se refletem até mesmo nas condições de segurança e na regularidade de todo o seu tráfego.

A Prefeitura do Distrito Federal, por outro lado, não dispõe de elementos para interferir na solução do aspecto ferroviário do problema, da mesma forma que as estradas de ferro não têm interesse em resolvê-lo à custa do desvio de recursos financeiros indispensáveis ao atendimento de seus serviços normais de transporte, à conservação de suas vias permanentes e à renovação do respectivo material rodante.

8. Tais são as razões pelas quais o problema geral dos transportes coletivos da cidade e o problema particular das ferrovias locais não têm sido devidamente equacionados em conjunto, como o deveriam ser, em benefício de uma solução ampla e definitiva, capaz de conciliar os vultosos e respeitáveis interesses em causa.

9. Entretanto, a recente criação da Rêde Ferroviária Federal, com ampla autonomia administrativa, econômica e financeira, revela a inequívoca decisão do Governo Federal de mobilizar todos os seus recursos técnicos e financeiros para a solução dos graves problemas das nossas ferrovias, entre os quais se deve incluir o do transporte de passageiros suburbanos.

10. Parece, pois, chegado o momento para o exame do problema dos transportes coletivos locais — especialmente os da zona mais populosa do Distrito Federal — tendo em vista a necessidade do reaparelhamento e reorganização dos serviços ferroviários suburbanos.

11. Como ponto de partida para uma solução alta do problema, deve-se admitir o princípio de uma ampla cooperação entre a Prefeitura do Distrito Federal e a Rêde Ferroviária Federal, na proporção dos interesses recíprocos.

12. Essa cooperação de um órgão federal com a municipalidade, para a solução de tão magno problema, torna-se tanto mais compreensível e obrigatória quando se tem em conta a responsabilidade do governo da União, que, de longa data, vem contribuindo, por sua omissão, sem adotar qualquer providência de maior profundidade, para o agravamento da crise daqueles transportes coletivos.

13. Deve, portanto, o Governo Federal, antes de sua transferência para Brasília, participar ativamente da solução definitiva do problema em foco, desde a elaboração de amplo acôrdo entre as partes interessadas, até o financiamento das obras, por intermédio de seus órgãos competentes, de maneira a tornar efetiva a integração dos transportes ferroviários suburbanos no sistema geral de viação da cidade.

BASES PARA A SOLUÇÃO DO PROBLEMA TÉCNICO

14. Executado o plano de construção das três projetadas linhas de Metropolitano para a Tijuca, Copacabana e São Cristóvão, resolvidos ficarão, certamente, todos os problemas de tráfego para êsses bairros, continuando porém, sem solução o caso dos transportes coletivos para as zonas densamente povoadas dos subúrbios.

15. Efetivamente, em 1937, com a eletrificação de parte das linhas suburbanas da Central do Brasil, foi concluída a primeira etapa da tentativa de solução desse grave problema. Outras etapas foram posteriormente vencidas, bem como realizadas algumas aquisições de material rodante, mas o problema não foi resolvido e aquela estrada de ferro, premida pelas circunstâncias, continua oferecendo ao público um serviço incompleto e deficiente:

— incompleto, porque a interrupção brusca de seu tráfego suburbano, na Estação Pedro II, criou uma baldeação forçada e onerosa para os passageiros;

— deficiente, porque não dispõe do material rodante necessário para atender ao atual número de passageiros, aos quais não é oferecido um mínimo de conforto compatível com a natureza humana, e ainda porque não mantém a regularidade exigida em tal gênero de transporte.

16. A experiência colhida demonstra, portanto, que simples eletrificação de linhas e aquisições de material rodante não resolvem absolutamente o problema, que oferece aspectos de maior profundidade. Sua integral solução só será obtida com a execução de um completo programa de adaptação e reaparelhamento nos moldes abaixo indicados, pelo qual se criará um excelente serviço, tão eficiente quanto o das melhores rêdes de Metropolitano da atualidade.

17. Esse programa pode ser assim resumido:

a) separação total do tráfego do interior (20 trens por dia) do tráfego local de trens suburbanos (700 por dia), mediante o prolongamento, já projetado pela própria Central do Brasil, das linhas 5 e 6, pelo leito da Linha Auxiliar, até a Estação Pedro II;

b) adaptação das linhas 1 e 2 de trens paradores, e das linhas 3 e 4, de trens diretos, aos padrões das rêdes do tipo "Metropolitano";

c) prolongamento das citadas linhas 1, 2, 3 e 4, pelo subsolo além da Estação Pedro II, através da zona comercial da cidade, de modo a formar a rede Circular Dupla, proposta desde 1940, com uma extensão de apenas 6 (seis) quilômetros e 8 estações de captação e distribuição de passageiros;

d) padronização e aquisição de material rodante necessário à execução do transporte do tipo "Metropolitano";

e) coordenação dos demais sistemas de transporte coletivo, dentro de um plano geral de viação.

18. Com essas obras de adaptação e de reaparelhamento, as atuais linhas suburbanas da Central do Brasil serão convertidas em uma autêntica rede de Metropolitano, que passará a constituir a espinha dorsal de todo o sistema de transportes coletivos das Zonas Norte e Central da cidade e

deverá servir a uma população de mais de 1 milhão e 700 mil habitantes, incluídas nessa cifra as populações dos municípios vizinhos, satélites do Distrito Federal.

19. Assim, com a separação total do serviço suburbano dos serviços de transporte de cargas e passageiros do interior, de tão diferentes características, conseguirá a Central do Brasil resolver seu mais grave problema local, pois cessarão as constantes interferências dos trens do interior nas linhas suburbanas, com considerável vantagem para a segurança e para a regularidade do seu tráfego.

20. No que diz respeito à Prefeitura do Distrito Federal, a sua colaboração com a Central do Brasil, na execução desse plano de reorganização dos transportes coletivos suburbanos, mediante a construção da rede Circular Dupla — de âmbito municipal — possibilitará sejam atingidos os seguintes objetivos, da maior importância para a cidade:

— solução integral do problema dos transportes coletivos de uma região que concentra cerca de 60% da população da capital;

— descongestionamento considerável do tráfego de superfície da zona comercial, entre as Praças da República, Mauá, 15 de Novembro e Floriano, pela eliminação de todas as linhas de carris urbanos, ônibus e lotações, de pequeno percurso, cujos passageiros passarão a ser servidos pelo transporte subterrâneo da Circular Dupla;

— descongestionamento total do tráfego de superfície das vias de acesso aos subúrbios da Central do Brasil — como a Avenida Presidente Vargas e as ruas São Francisco Xavier, Barão do Bom Retiro, 24 de Maio, Arquias Cordeiro, etc. — pela supressão da quase totalidade dos carris, ônibus e lotações para aquela zona.

21. Nessas condições, as bases aqui resumidas e a serem adotadas, em conjunto, pela Central do Brasil e pela Prefeitura, com proveito para ambas, possibilitarão, efetivamente, a solução dos graves problemas de tráfego e de transporte coletivo de uma vasta área da cidade inclusive a da sua zona comercial, com benéficos resultados para toda população do Distrito Federal.

22. Extensivamente, estudos semelhantes, de adaptação e reaparelhamento, deverão ser realizados para o adequado aproveitamento das demais linhas ferroviárias suburbanas, dentre as quais a rede da Rio Douro parece oferecer melhores condições de adaptabilidade. Poderá ela, se reaparelhada, proporcionar transporte eficiente para cerca de 400 mil habitantes, distribuídos, em números redondos, segundo o já mencionado Recenseamento de 1950, da seguinte forma:

São Cristóvão	76.000	habitantes
Inhaúma	86.000	habitantes
Irajá	123.000	habitantes
Pavuna	98.000	habitantes
	<hr/>	
Total	383.000	habitantes
	<hr/>	

23. Em síntese, a integração dos transportes ferroviários suburbanos no sistema geral de viação do Distrito Federal, mediante a adaptação e o reaparelhamento das atuais linhas suburbanas, constituirá sempre a solução técnica-mente mais racional e a que melhor atenderá o aspecto econômico-financeiro do problema, como a seguir se demonstrará.

BASES PARA A SOLUÇÃO DO PROBLEMA FINANCEIRO

24. Não podendo a Estrada de Ferro Central do Brasil, nem a Prefeitura do Distrito Federal, desviar, de suas receitas ordinárias, recursos para uma inversão do vulto exigido pelo programa de adaptação e de reaparelhamento dos transportes coletivos da Zona Norte da cidade, oportuna será uma conjugação de esforços dessas duas partes interessadas no problema, visando a obtenção de financiamentos especiais destinados à execução do programa comum.

25. Para maior facilidade de exposição da solução aqui proposta, pode-se admitir, como mera estimativa, a necessidade de um financiamento, em moeda nacional, no montante de 1 bilhão e 500 milhões de cruzeiros, para a construção da rede Circular Dupla e adaptação da rede suburbana, e de outro financiamento, em moeda estrangeira, correspondente a 15 milhões de dólares, para a aquisição de material rodante e equipamentos.

26. Em se tratando de solução para um importante problema econômico-social, concordará certamente o Governo Federal em prestar uma colaboração, que será decisiva, autorizando o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico a efetuar aquêle empréstimo em cruzeiros e a garantir, no exterior, o outro, em dólares ou em qualquer moeda que possibilite a referida aquisição.

27. Nesta hipótese, a Prefeitura poderá assumir a responsabilidade do financiamento em moeda nacional e a Rede Ferroviária a do financiamento em moeda estrangeira.

28. O Serviço de juros e amortização dos dois empréstimos ficará a cargo do empreendimento, que, como se verá a seguir, terá uma excelente base econômica.

29. Com efeito, os diversos sistemas que servem à zona suburbana da Central do Brasil transportaram, em 1955, os seguintes volumes de passageiros:

Carris (subúrbios e entre bairros)	191.010.000 — 45%
Ônibus (subúrbios e entre bairros)	56.892.000 — 13%
Lotações (estimativa)	50.000.000 — 11%
Central do Brasil	130.000.000 — 31%
	<hr/>
Total	427.902.000
	<hr/>

30. Pelas tarifas atuais, a êsses montantes deverão corresponder as seguintes receitas brutas:

	Cr\$
Carris (Cr\$ 2,00)	382.000.000,00
Onibus (Cr\$ 5,00)	280.000.000,00
Lotações (Cr\$ 5,00)	250.000.000,00
E.F.C.B. (Cr\$ 2,00)	260.000.000,00
Total	1.172.000.000,00

31. Em 1955, como se vê, foram transportados, nessa zona da cidade, mais de 420 milhões de passageiros, capazes de produzir, hoje, pelas tarifas atuais, receita superior a 1 bilhão de cruzeiros por ano, o que evidencia, desde logo, as possibilidades econômicas do empreendimento.

32. Ainda pelas cifras acima, constata-se que a Central do Brasil, embora com uma capacidade superior à dos demais sistemas reunidos, transportou apenas 30% daquele total, cabendo cerca de 70% aos outros transportes. Essa posição de inferioridade da Central do Brasil resulta das deficiências, já apontadas, dos seus transportes ferroviários locais, em consequência das quais sobrevivem os serviços de carris, ônibus e principalmente de lotações para a Zona Norte.

33. Tal situação, porém, se modificará no momento em que as linhas suburbanas da Central do Brasil forem transformadas em uma rede de Metropolitano, com penetração pela zona comercial da cidade, obra essa que elevará sua capacidade de transporte para 120.000 passageiros por hora, a razão de 30 trens paradores e 30 diretos, em cada sentido — volume que corresponde à capacidade de 600 bondes de 200 passageiros, ou 1.500 ônibus de 80 passageiros, ou ainda de 6.000 lotações de 20 passageiros.

34. Segundo, ainda, cálculos já realizados, uma tal rede de Metropolitano terá uma capacidade global de 540 milhões de passageiros por ano, o que representa 120 milhões a mais do volume total transportado, em 1955, por todos os sistemas reunidos.

35. Para efeito de cálculo da receita provável da nova rede, pode-se admitir, com larga margem de segurança, que a mesma absorverá, pelo menos, 300 milhões de passageiros dos 420 milhões acima registrados, já que o novo sistema deverá executar um transporte sem baldeação, até o extremo da zona comercial. Por outro lado, a Circular Dupla, substituindo, na zona comercial, com seu tráfego subterrâneo, o atual de superfície, absorverá também todo o grande volume de passageiros desta zona, que pode ser estimado em 100 milhões, por ano.

36. Torna-se, assim, evidente a possibilidade da rede do Metropolitano suburbano — com dois sistemas de trens, paradores e diretos, semelhantes aos de Nova York — vir a dispor, desde logo, de um movimento total de 400 milhões de passageiros por ano, o que, à base de uma tarifa única, extremamente módica, de Cr\$ 3,00 (três cruzeiros), lhe assegurará uma receita anual bruta de 1 bilhão e 200 milhões de cruzeiros.

37. Assim quase quintuplicada a atual receita dos serviços suburbanos da Central do Brasil, estará sólidamente assegurada a base econômica dos dois financiamentos, acima referidos, destinados à construção da Circular Dupla e à aquisição de material rodante e de equipamentos.

38. Relativamente à questão do financiamento em moeda estrangeira, a grande economia a ser feita em gasolina, óleo, lubrificantes, peças, etc. — com a retirada de serviço de substancial quantidade de ônibus e lotações — assegurará uma poupança em divisas suficiente para cobrir os compromissos, a longo prazo, assumidos com essa operação de crédito.

BASES PARA A SOLUÇÃO DO PROBLEMA ADMINISTRATIVO

39. Fixadas as bases da cooperação entre a Rêde Ferroviária Federal e a Prefeitura do Distrito Federal, para a solução dos diversos problemas técnicos e financeiros que envolvem a transformação das linhas férreas locais em uma rêde suburbana de Metropolitano, resta ainda encontrar uma solução compatível para o problema administrativo, que a exploração do novo serviço acarretará.

40. Neste intento, será de tóda a conveniência, para melhor situar a questão, um prévio exame das diversas hipóteses, que desde logo ocorrem, face à especial condição de cada uma das partes — a Prefeitura, como poder cedente dos transportes coletivos municipais, e a União, representada pela Rêde Ferroviária Federal, como executante de uma considerável parte dêsses mesmos transportes através de um serviço precário e ainda não convenientemente integrado no sistema geral de viação do Distrito Federal.

41. Esse exame evidenciará prontamente que a exploração do novo serviço, seja por uma das partes ou por ambas associadas, envolverá sérias dificuldades, que vão desde o reagrupamento pessoal já existente em novos quadros até a cessão das instalações indispensáveis ao tráfego da nova rêde.

42. De fato, no caso de tal exploração, por se tratar de um serviço puramente local, ser atribuída à Prefeitura, a transferência, da Central do Brasil para uma autarquia municipal, de milhares de servidores com direitos já adquiridos e os ônus daí decorrentes, será tão impraticável como a cessão, pela Rêde Ferroviária, de mais de 70 quilômetros de linhas suburbanas, com tódas as suas instalações complementares — oficinas, depósitos, subestações, etc. — atualmente de uso simultâneo dos serviços suburbanos e do interior. A complexidade, assim evidente, de tal fórmula ressalta desde logo a sua inviabilidade, tanto mais que a Prefeitura certamente não disporá de capacidade financeira para assumir encargos dêsse vulto.

43. Inversamente, a exploração integral da nova rêde pela Central do Brasil, com a conseqüente cessão, pela Prefeitura, da Circular Dupla, embora se apresentando, em virtude da situação existente, como solução mais racional, obrigará, todavia aquela estrada de ferro a assumir a responsabilidade da execução de um serviço estritamente municipal, alheio, portanto, às suas finalidades precípua. Tal solução se tornará ainda mais problemática em face da próxima transferência da Capital e da criação do Estado da Guana-

bara, para a qual deverão ser, oportunamente, transferidos todos os serviços locais atualmente mantidos pela União.

44. Por outro lado, a hipótese da participação da Rêde Ferroviária e da Prefeitura em uma sociedade municipal de economia mista, como a Companhia do Metropolitano do Rio de Janeiro, para a exploração conjunta de todas as linhas a serem construídas, será igualmente de difícil aceitação, pelo fato das linhas projetadas por essa Companhia não estabelecerem, com o sistema ferroviário da Central do Brasil, uma ligação direta, que possibilite a execução de um tráfego combinado semelhante ao da Circular Dupla.

45. Revelam-se, assim, praticamente inviáveis todas as hipóteses que envolvam cessão de bens pertencentes ao patrimônio da União, necessários à manutenção de suas estradas de ferro; que criem novos encargos para a Rêde Ferroviária Federal, no setor dos transportes municipais; ou que sobre-carreguem financeiramente a Prefeitura do Distrito Federal.

46. Resta, pois, buscar uma fórmula que, não incorrendo em nenhum desses impedimentos ou inconvenientes, permita a implantação do sistema de transportes coletivos, previsto nos capítulos anteriores, com a utilização de patrimônios tanto da Rêde Ferroviária, quanto da Prefeitura, sem que nem uma nem outra sejam obrigadas a abrir mão desses mesmos patrimônios ou a assumir encargos que excedam às suas finalidades ou possibilidades.

47. Esta fórmula será a da Rêde Ferroviária Federal e a Prefeitura do Distrito Federal contratarem com uma empresa especializada, constituída de uma grupo de técnicos perfeitamente integrados no problema, a execução das seguintes tarefas:

a) elaborar o projeto completo da rêde Circular Dupla e os planos detalhados de adaptação e de reaparelhamento das linhas suburbanas da Central do Brasil, segundo os padrões convencionais que caracterizam o serviço de transporte coletivo do tipo "Metropolitano";

b) planejar a instalação dos serviços auxiliares — oficinas, depósitos, subestações, etc. — necessários à futura autonomia do empreendimento;

c) proceder a uma rigorosa seleção, nos quadros da Central do Brasil e da Prefeitura, do pessoal técnico e burocrático adaptável ao novo serviço, para a formação dos quadros funcionais do Metropolitano suburbano;

d) contratar, inclusive no exterior, equipes especializadas nos diversos setores em que se dividem os trabalhos de instalação, de operação e de exploração de uma rêde de Metropolitano da extensão e da importância da projetada;

e) assegurar, em combinação com a Central do Brasil, a execução dos serviços técnicos e administrativos da nova rêde, durante o prazo de 5 anos, prazo esse necessário ao completo entrosamento de todos os setores e à adaptação destes mesmos serviços aos referidos padrões convencionais;

f) preparar a formação da entidade autônoma, que deverá assumir a responsabilidade definitiva da exploração técnica e econômica do empreendimento.

48. Essa solução baseia-se ainda no princípio de que cabe ao poder público "a obrigação de dar o leito para o Transporte Rápido", princípio

êsse defendido, já em 1929, pela "Rio de Janeiro Light & Power Co. Ltd.", em sua proposta ao então Prefeito ANTÔNIO PRADO JÚNIOR, quando, em abono de sua tese, apresentou, entre outros, os seguintes exemplos da época:

— Em Paris, os subterrâneos são de propriedade municipal, trafegados por uma companhia particular, que goza de garantia de juros sobre o capital empregado;

— Em Berlim, os capitais para a construção das linhas de Transporte Rápido foram adiantados pelo Estado, que cobra uma taxa sobre a receita bruta;

— Em Filadélfia, o elevado e o subterrâneo foram custeados pela Municipalidade, para serem trafegados por uma companhia particular;

— Em Boston, os subterrâneos são de domínio municipal, e os elevados e as linhas de superfície de domínio particular, mas todos são trafegados por companhia particular.

49. Pela fórmula aqui proposta, a Rêde Ferroviária e a Prefeitura conservarão a propriedade de suas linhas e, como compensação pelo uso das mesmas, participarão dos resultados financeiros do empreendimento, assegurando, porém, ampla autonomia à entidade que assumir a responsabilidade da administração do mesmo, de modo a conservá-lo imune aos vícios e influências a que, em geral, têm estado sujeitos os serviços administrados pelo poder público.

50. Equacionados, assim, os problemas técnicos, financeiros e administrativos que envolvem a criação da grande rêde de Metropolitano suburbano, verifica-se que a integração dos transportes ferroviários locais no sistema geral de viação do Distrito Federal, nos moldes aqui propostos, proporcionará aos maiores interessados no assunto as seguintes vantagens:

a) a Central do Brasil conseguirá separar seu tráfego de cargas e passageiros do interior do tráfego suburbano, acabando com a atual interferência de serviços de características tão diversas;

b) a Rêde Ferroviária Federal ficará livre dos encargos, atualmente onerosos, da manutenção e do reaparelhamento de um serviço eminentemente municipal;

c) o Governo Federal, antes de sua transferência para Brasília, dará solução a um dos mais graves aspectos do problema social da atual capital do país;

d) a Prefeitura do Distrito Federal, com uma limitada contribuição, representada pela construção financiada da Circular Dupla, conseguirá o descongestionamento dos principais logradouros e vias de acesso das Zonas Norte e Comercial da cidade e, finalmente,

e) cerca de 60% da população do Rio de Janeiro, exatamente a massa laboriosa dos subúrbios, e ainda todos os que trabalham no Centro serão diretamente beneficiados com um aumento substancial de seus meios de transporte e um desafogo geral do tráfego, que se refletirá decisivamente sobre toda a cidade.