

CIDADE ABERTA



PEDRO MAIA

Por que não facilitar o transporte no Estado?

Duas coisas sempre nos intrigaram quanto ao nosso glorioso Espírito Santo: a primeira é a razão pela qual sua capital, Vitória, ser uma ilha e como tal cercada de água por todos os lados, não contar com nenhum tipo de transporte aquaviário para servir aos que residem em sua periferia.

A segunda é o descaso a que foi relegado o setor ferroviário no Estado que desde o século XIX sempre foi a alavanca principal da economia local.

No primeiro caso só agora nos parece que os caminhos das águas vão se tornar realidade abrindo novas e importantes perspectivas para o transporte coletivo de passageiros em sua região metropolitana.

Porém, como alegria de pobre dura pouco nosso entusiasmo se arrefeceu quando soubemos que o projeto sobre o assunto prevê a construção do terminal de embarque e desembarque das lanchas na Enseada do Suá, o que com certeza não vai adiantar muito pois ninguém vai deixar o carro em casa para depois andar a pé – ou de ônibus – os três ou quatro quilômetros até o centro da cidade.

Mas a coisa ainda está em estudos e é possível que isso seja acertado antes de sua finalização.

No segundo esburrámos esperanças quando a mídia nacional divulgou que a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) está realizando estudos para colocar outra vez o transporte ferroviário nos trilhos começando pela rede de 570 quilômetros que corta todo o norte Fluminense e nos nossos dias está subutilizada causando sérios prejuízos à produção agrícola e industrial daquela região.

Como se sabe com a cobrança dos pedágios na BR-101 o preço do frete rodoviário sofreu altas consideráveis comprometendo de maneira contundente o escoamento da produção em toda extensão de seu percurso.

Por conta disso o funcionamento das ferrovias voltou à tona e já estava passando da hora dos nossos doutos mandatários se darem conta disso. A verdade, divulgada oficialmente pela ANTT,

é que nada menos que 62% do total de ferrovias concedidas à iniciativa privada a partir dos anos 80 estão ociosas ou abandonadas como é o caso da antiga Leopoldina Rayrail, que por mais de um século, junto com a Marinha Mercante, era o único meio de transporte do sul capixaba para o Rio de Janeiro, então capital do País.

Para aqueles que como nós conheceram este trecho de linha férrea sabem a importância do transporte ferroviário, farto e barato, para o progresso e desenvolvimento do Espírito Santo.

Mesmo considerando-se as muitas curvas para atingir as zonas produtoras o trem cumpria suas metas a um preço bem inferior ao cobrado pelas empresas do transporte rodoviário.

A importância inserida neste contexto está no fato de que no Norte do Estado, onde as cidades nasceram no entorno da antiga Vitória-Minas, até hoje a antiga Vale do Rio Doce (agora simplesmente Vale) continua transportando passageiros e escoando o minério retirado das jazidas das Minas Gerais para as siderúrgicas e portos de exportação no litoral, o que não estaria ocorrendo se o transporte rodoviário fosse mais compensador.

Por que a mesma coisa não aconteceu com o Sul do Espírito Santo? E o problema não se resume só ao nosso Estado: em todo o Brasil o descaso para com as ferrovias é simplesmente vergonhoso, além de inconsequente.

Nos Estados Unidos, a grande potência industrial do Ocidente, as estradas de ferro continuam em pleno funcionamento atravessando o País do Atlântico ao Pacífico e vice-versa, locomovendo cargas e passageiros.

Por que o nosso glorioso Brasil, pátria amada salve, salve, não se mira neste exemplo?



O uso das ferrovias voltou à tona e já estava passando da hora dos nossos mandatários se darem conta disso