

# Especialização e recursos para transporte urbano

Com o objetivo de separar o transporte de cargas do transporte de passageiros, em fevereiro de 1984, através do Decreto nº 89.396, a ENGEFER, Empresa de Engenharia S.A. foi transformada na CBTU, Companhia Brasileira de Trens Urbanos, responsável pela operação de todos os sistemas suburbanos de passageiros já existentes e aqueles em implantação.

Esse esquema proporcionará melhores condições operacionais para os transportes metropolitanos sobre trilhos. Em termos de produtividade, essa modalidade de transporte, cresceu 20 por cento durante o ano de 1984, recebendo do Ministério dos Transportes atenção especial, principalmente com a melhoria dos sistemas do Rio de Janeiro e São Paulo e a implantação dos trens metropolitanos de Porto Alegre, Recife e Belo Horizonte; com a entrada em operação dos dois primeiros no início de 1985.

A despesa da RFFSA com os trens urbanos em 1984 foi de 170 bilhões de cruzeiros, contra 35 bi-

lhões de receita. Para o Ministro, a diferença "não é déficit, é política social", pois, "não teríamos nenhum déficit se cobrássemos tarifas reais". Essa política de subsídio ao transporte para a população de menor poder aquisitivo é, segundo ele, uma verdadeira transferência de renda, porque o trabalhador ao comprar uma menor parcela de seu salário com o transporte, dispõe de um pouco mais de recursos para satisfazer suas outras necessidades.

Assim, foram transportados em 84, 494 milhões de passageiros suburbanos, suplantando o ano anterior; e houve revisão total e remodelação de 4.200 e 861 quilômetros de linhas, respectivamente; inclusos, no último caso, os 31 quilômetros em pátios e estações e os 550 quilômetros em telecomunicações. Cabe acrescentar também a recuperação em 64 obras de arte, ou seja, pontes viadutos pontilhões.

Os transportes de cargas, regulados pelo Decreto nº 89.874, de junho de 1984, têm capacidade de

gerar receita nas áreas mais rentáveis, respondendo pelas menos favorecidas do Nordeste e pelo transporte de passageiros no interior, conseguindo desse modo reduzir o volume de trabalho dos outros setores, como no transporte de 33,7 bilhões de toneladas por quilômetro-útil e 10 milhões de passageiros, no ano passado.

## EXPANSÃO

Voltado para o lado social, principalmente para a melhoria no sistema viário nas periferias das grandes cidades, está o Programa de Transportes para os Aglomerados Urbanos, AGLURB. Contando com o financiamento do Banco Mundial, o programa beneficiará cerca de 10 milhões de pessoas em todo país, com os convênios assinados para aplicação de recursos para continuação de projetos em 1985, quando atingirá os aglomerados urbanos de Goiânia, Maceió, Aracaju, Teresina, João Pessoa, Belo Horizonte, Vale do Aço, em Minas Gerais, Cuiabá, Campina Grande, Baixada Santista, Florianópolis, Natal, Curitiba, Vitó-

ria, São Luís, Manaus e Distrito Federal.

Com o orçamento de 952,6 bilhões de cruzeiros, a EBTU, Empresa Brasileira de Transportes Urbanos, ampliou em 68% os trens urbanos de São Paulo, Fortaleza, Recife, Porto Alegre e Belo Horizonte.

O Ministro dos Transportes destaca a importância do trabalho de capacitação de recursos humanos e o esforço desenvolvido no campo da energia, especialmente do projeto para utilização de gás natural no transporte público e dos estudos para aplicação, em caráter experimental, de combustíveis alternativos como o Metano e o Diesel B nos ônibus.

Para ele, na questão do gás as coisas vão muito bem. Na sua opinião, a introdução do gás seria econômica mesmo se operada dentro de critérios privados. "O Brasil hoje — diz — já teria condições de substituir gasolina utilizada nos ônibus pelo gás natural, pois existe tecnologia para isso, independente dos aperfeiçoamentos a serem realizados".