

Ruínas do antigo VLT revelam desperdício do dinheiro público

LEVI VASCONCELOS

Aqui, tudo ainda é construção e já é ruína, diz Caetano Veloso na música *Fora da Ordem*. Sabe Deus de onde ele tirou inspiração para fazer a composição, mas uma coisa é absolutamente certa, o verso encaixa-se como luva na mão em alguns pontos de Salvador por onde passaria o VLT (Veículos Leves sobre Trilhos), projeto também marcado por uma ironia do destino digna dos bons poetas: caducou sem ter nascido, literalmente, deixando um time de obras inacabadas em forma de pilastras de viadutos e até mesmo bases de passarelas.

A lista inclui o Vale dos Barris, exatamente na rótula, onde foram erguidos 8 pilares e mais uma base de concreto, o Vale do Ogunjá, com seis pilares e a Av. Antonio Carlos Magalhães, quase em frente ao Hiper Bompreço, que herdou uma intenção de viaduto com quatro pilastras hoje metade encoberta pelas árvores e outra parte descoberta. De quebra, há a passarela no final do Dique do Tororó, junto do Vale dos Barris, interligando o Tororó ao Garcia, que também só tem as bases de sustentação.

Exatamente no meio desse fogo cruzado está Ivan Barbosa, por coincidência, o secretário do passado e do futuro. Do passado porque era ele quem tocava o VLT como secretário de Infra-Estrutura na gestão de Mário Kertész e de Projetos Especiais da Prefeitura, na era de Imbassahy, e responsável pela viabilização do metrô de Salvador, projeto novo, com traçado diferente, que sepultou o antigo justamente porque, mesmo sem estar concluído, já está superado.

VLT e metrô

O projeto completo do VLT



Na Praça João Mangabeira, esqueletos de obra são retrato do desperdício

incluía os viadutos Raul Seixas, que passa em frente ao Iguatemi, o Rômulo Almeida, interligando a Vasco da Gama ao Ogunjá, o outro da Vasco, na saída do Ogunjá, do qual se diz que liga o nada a coisa alguma, e o do Bonocô. Um outro viaduto, que faz a conexão de quem sai da rótula dos Barris para o Dique do Tororó foi concluído na gestão de Fernando José. Segundo Ivan, a intenção é concluir os demais para dar maior fluidez ao sistema viário, mas, por enquanto, tudo não passa de intenção mesmo por

razões bastante convincentes: falta de dinheiro.

E por que o metrô matou o VLT? "Os dois são bastante semelhantes, com a diferença que o metrô transporta 50 mil pessoas por hora e o VLT, um trem bem mais leve, apenas 16 mil por hora. Acontece que estamos projetando o metrô para atender à demanda até o ano 2.030 e o VLT foi projetado há mais de 15 anos. Só com a paralisação das obras temos mais de 12. Naquela época correspondia às expectativas. Se o VLT existisse teria funcionalidade como

complemento do metrô, mas já que não foi feito, não tem mais sentido, o metrô supre a lacuna", responde Ivan.

Secretário vê o lado positivo

Mesmo sendo obra inacabada, e com alguns milhares de dólares desperdiçados, o projeto do VLT tem lá os seus aspectos positivos, segundo o secretário Ivan Barbosa, como a melhora no trânsito em alguns pontos da cidade. O Iguatemi, por exemplo. A área já é complicada mesmo tendo recebido maciços investimentos nos últimos tempos, como a construção do viaduto Raul Seixas, a ligação com a Paralela, feita por Lídice da Mata, e as pistas exclusivas para ônibus agora já na gestão de Marcos Medrado na Secretaria dos Transportes. Se assim não fosse, o prognóstico é previsível: seria o caos.

"Veja o Bonocô. Pelas vias exclusivas passam 400 ônibus por hora. Isso equivale a um ônibus a cada 8,5 segundos. Na hora de pico, pela manhã e à tarde, se formam verdadeiros trens de ônibus. Se as vias exclusivas não existissem, todos esses veículos estariam nas pistas originais. Quer dizer, haveriam engarrafamentos monumentais", lembra ele. "Funciona, sim. Tanto que fizemos pistas exclusivas no Iguatemi e a melhora do tráfego na área foi sensível", conclui Marcos Medrado. Ou seja, apesar das obras inacabadas e de alguns milhares de dólares desperdiçados, o VLT não é 100% dinheiro jogado fora.