

TRIBUNA DA CIDADE

MAURÍLIO SILVA

Brasília entra nos trilhos

Nos céus da capital do país, sobrevoando os arredores do aeroporto o bem-sucedido visitante, ou um apressado parlamentar de outro estado, afirma em tom taxativo que o Metrô não é prioritário. Ficam num hotel cinco estrelas ou no interior do Congresso Nacional.

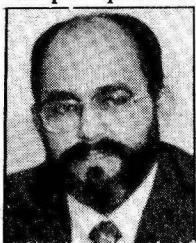
Dentro da miopia própria a quem só enxerga a vida de sua ótica privilegiada, eles até que têm razão. Para eles, o Metrô não é mesmo prioritário. Afinal de contas, Brasília não apresenta um panorama de caos urbano semelhante ao de São Paulo ou do Rio de Janeiro. Melhor seria deixar que o caos se estabelecesse, que sucessivas invasões trouxessem para perto do local de trabalho a grande massa de baixa renda que hoje deixa de comer para pagar o ônibus, porque então a necessidade do Metrô ficaria clara, transparente, gritante. Certamente, na ocasião, o visitante ou o parlamentar citados fariam coro aos reclamantes: "Por que não construíram o Metrô há cinco anos atrás? Agora vai ser um deus-nos acuda, para ter de volta aquela Brasília de que tanto gostávamos".

Foi isso que aconteceu no Rio. Foi isso que aconteceu em São Paulo.

Foi isso que Estocolmo e Turim souberam, construindo o Metrô com antecipação.

Já que Brasília é uma cidade organizada do ponto de vista urbano, o Metrô está sendo construído sem que arquemos com os custos altíssimos das desapropriações, que fizeram com que o Metrô de São Paulo saísse a 170 milhões de dólares por quilômetro, e o do Rio a

130 milhões — o nosso sairá a 15 (quinze) milhões de dólares por quilômetro, passem os senhores.



Nosso metrô está sendo construído sem arcarmos com os altos custos de desapropriação, tornando-o o mais barato do Brasil

Além de evitarmos os altos custos das desapropriações, não seremos obrigados a conviver com a dor, e o decorrente problema social, dos que têm seu imóvel desapropriado e se vêem impossibilitados de adquirir outro na mesma região — o que aconteceu demais quando o Metrô do Rio de Janeiro desapropriou imóveis na Zona Sul.

Em tempos de perplexidade, onde denúncias de corrupção transformam o noticiário político em páginas policiais, a concorrência para a construção do metrô de Brasília não levantou contra ela uma suspeita sequer: foi limpa, aberta, transparente, e as construtoras escolhidas dentro dos critérios de menor preço e maior índice de nacionalização, como reza a Constituição Federal. O Governador Joaquim Domingos Roriz e o engenheiro José Roberto Arruda — Secretário de Obras podem se orgulhar de ter escrito desta forma mais uma página da nossa história.

Serão 40 quilômetros de extensão, 33 estações, carros leves, de quatro vagões, integrando um sistema de transportes que fará com que, com um único tíquete, o trabalhador utilize o Metrô e o ônibus que lhe completa o trajeto, conduzindo de forma segura, rápida e eficiente.

No eixo Samambaia/Rodoviária do Plano Piloto concentram-se cerca de 75% da população do Distrito Federal, que respondeu por mais de 60% da demanda de transportes. Conscientes do significado do Metrô para a solução de transportes de Brasília, 85% dos entrevistados pela empresa MSC, em fevereiro de 91, manifestaram-se a favor da obra.

É essa maioria que fala pela cidade, que vive o dia-a-dia dos problemas nossos, que acredita na possibilidade concreta de um futuro melhor. É a essa maioria que reafirmo o convite feito pelo governador Joaquim Roriz, em discurso no Palácio do Planalto perante o Presidente da República: "Dia 21 de abril de 1994, às 17h00, tomaremos o Metrô em Samambaia rumo ao futuro desse País".

■ Maurílio Silva é deputado distrital pelo PTR e foi relator do projeto do Metrô na Comissão de Assuntos Sociais