

A realidade do Metrô

A decisão do Governo Federal de conceder grau de prioridade à construção do Metrô de Brasília atende a interesses econômicos e sociais de repercussão nacional. Obra indispensável ao suprimento de notórias carências urbanas, a interligação pelo sistema de trilhos vai muito além, em importância, de uma solução racional para o problema do transporte de massas. Há outros e mais consistentes desdobramentos sociais que tornam essencial a iniciativa, a começar pela oferta de condições adequadas ao funcionamento da capital da República, pela qual se interessam todos os brasileiros e o sistema federativo.

Tal é o pano de fundo sobre o qual se projeta o propósito da União de lançar receitas adequadas no Orçamento para subsidiar os dispêndios com o Metrô, ao lado dos recursos já compromissados pelas linhas de financiamento do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social. Com semelhante garantia, recolhida de pronunciamento oficial do ministro do Planejamento, Paulo Haddad, o Governo do Distrito Federal poderá intensificar os trabalhos de construção sem temer eventual interrupção, por falta de suprimento regular de recursos.

O acontecimento estimulante sucede em um momento delicado da conjuntura econômica local. Mais de 12 por cento da força de trabalho brasileira se encontram desativados, em razão de uma crise econômica mais insidiosa em relação ao DF, onde as condições de desenvolvimento urbano impedem o exercício intensivo de atividades produtivas. O sistema férreo de transporte coletivo ocupará, em sua implantação, contingentes expressivos de mão-de-obra. Haverá, portanto, adequada atenuação do problema social decorrente do desemprego.

Esta, porém, é uma questão apenas circunstancial, embora de inquestionável relevância. Na verdade, o Metrô, uma vez pronto, não será essencial à

cidade-estado apenas por introduzir solução definitiva ao transporte urbano. Seu funcionamento acarretará, de imediato, a desconcentração demográfica, pela ocupação de espaços periféricos então integrados à paisagem geofísica e tornados próximos por efeito da interligação rápida proporcionada pelo sistema.

As linhas de migrações internas, quer do ponto de vista do lastramento dos solos destinados à habitação, quer no tocante à movimentação diária de contingentes humanos na direção de novos núcleos econômicos fora do Plano Piloto, ensejarão a melhoria das condições de vida para todos os habitantes. Com vistas a tornar ainda mais seguras e viáveis as mudanças aqui enfocadas, o Governo do Distrito dará contribuição decisiva, mediante a transferência para os extremos do traçado metroviário diversas repartições e agências estatais de nível autárquico.

Vê-se, portanto, que a questão não se restringe à solução de um problema urbano — o do transporte —, mas contempla mecanismos abrangentes para ordenar a vida econômica e social na mais importante das unidades federativas. E a segurança nas relações sociais na capital da República é pressuposto ansioso por toda a Federação.

Por certo, ao incluir o Metrô nas diretrizes prioritárias da União, o Governo Federal considerou-o sob todos esses ângulos, além da circunstância de serem os investimentos de pouca monta, em relação às colossais despesas de outros projetos amparados no Orçamento. Pesou, também, a constatação de que boa parte dos dispêndios será financiada pelo BNDES. Agora, resta apenas ao GDF ativar a construção e desobstruir eventuais gargalos burocráticos, a fim de permitir ao consórcio chamado a concretizar o empreendimento, trabalhar nos mais altos níveis de produtividade.