

Brasília — uma administração perdulária

* 1 DEZ 1992

Herbert Levy *



É uma agressão ao bom senso o que ocorre em Brasília, através de duas iniciativas do seu governo: a construção do Metrô e o uso, para fins ornamentais, de flores descartáveis no Plano Piloto. Morei em Brasília 27 anos, desde sua inauguração. A concepção da cidade foi, já, bastante extravagante. O núcleo central, denominado Plano Piloto, com os edifícios públicos distribuídos ao redor da Praça dos Três Poderes, e a concentração de trabalhadores que participaram da construção e suas famílias no Núcleo Bandeirantes, a cerca de 15 quilômetros de distância. Outros três núcleos, hoje bastante desenvolvidos, estavam sendo fundados: Guará, também a 15 quilômetros do Plano Piloto, Taguatinga, a 30 quilômetros, e Ceilândia, a 40 quilômetros.

As distâncias por demais extensas, entre os vários núcleos populacionais, configuraram desde logo a necessidade de elevadas des-

pesas de transportes, onerando a comunidade brasiliense.

A atual população, incluindo os vários centros populacionais, pelo último recenseamento, atinge 1.596.274 habitantes, e sua superfície é de 5.794 quilômetros quadrados.

Esses dados mostram o despropósito de construir metrô subterrâneo como meio de transporte coletivo, embora perfeitamente admissível o trem de superfície para completar o serviço de ônibus.

Pois há alguns meses foi iniciada a perfuração do Plano Piloto para a construção das linhas do metrô no trecho do Plano Piloto. Serão cerca de dez quilômetros quase totalmente subterrâneos, antes que se inicie o percurso de superfície.

Com esses dados básicos de Brasília não há cidade do mundo cujo administrador tivesse pensado nessa modalidade extravagante e perdulária de transporte à população. Ainda mais quando as empreitadas são conduzidas de tal forma que o trecho recém-construído do Metrô de São Paulo, na avenida Paulista, chega a custar o dobro, por quilômetro, do túnel

construído sob o canal da Mancha, bem mais largo, para ligar Londres a Paris!

Trata-se de uma revoltante e suspeita iniciativa do governo de Brasília e que não provocou o veto do Poder Legislativo. E o Executivo federal não poderia ter deixado de usar sua autoridade para impedir obra tão descabida.

A capital do país mais rico do mundo, Washington, embora oficialmente tenha 606.900 habitantes e 177 quilômetros quadrados de área, consideradas as cidades vizinhas nas distâncias dos núcleos populacionais de Brasília, suas populações atingem vários milhões de habitantes, não tem metrô subterrâneo, mas trens de superfície.

São Paulo só cogitou de metrô subterrâneo quando sua população ultrapassou 10 milhões de habitantes. Até então funcionaram os trens suburbanos, que são, na verdade, os chamados metrô do Recife e de Belo Horizonte. O Rio de Janeiro veio a construir o seu com mais de 6 milhões de habitantes e com um tráfego congestionado como o de São Paulo, que impunha esse tipo de solução. Quanto a Brasília, o tráfego atual flui, normalmente e não re-

clama essa construção. Para completar, o governo de Brasília, responsável pela obra, anuncia desde já sua inauguração para o dia 21 de abril de 1994, às 17 horas...

Ainda é tempo de poupar centenas de bilhões de cruzeiros abandonando o projetado percurso subterrâneo. A outra extravagância do governo local é a adoção de flores ornamentais descartáveis, isto é, que são substituídas por flores novas sempre que fenecem. Os próprios cidadãos de Brasília reagem contra esse desperdício apontando para o seu custo de Cr\$ 11 bilhões anuais, que consta do orçamento, ao passo que a manutenção de todas as escolas do Distrito Federal tem um orçamento de Cr\$ 4 bilhões.

A Veja desta semana aborda o assunto do metrô e propõe a poupança das grandes verbas ainda não usadas nas escavações subterrâneas do Plano Piloto como medida altamente aconselhável. É o caminho do bom senso: salvar o que for possível para a economia brasiliense, mudando esse absurdo projeto.

* Diretor-responsável da Gazeta Mercantil.