

TRIBUNA DA CIDADE

TADEU RORIZ

Provincianismo prejudica metrô

O cronograma de implantação do metrô de Brasília está prejudicado com a decisão do Governo Federal de suspender, este ano, os repasses da União ao projeto. Nada será mais nocivo ao Distrito Federal nesse momento.

A inveja e a insensatez parece que estão permeando a decisão, já que o metrô de Brasília é hoje uma das obras mais importantes no Distrito Federal e, quiçá, no País. Ao advogar o corte dos recursos para o empreendimento, coloca-se o metrô no mesmo nível de hierarquia daqueles projetos fisiológicos e provincianos.

Sem entrar no mérito político da questão, é preciso ficar claro que o metrô é uma obra essencial para a consolidação da unidade física do Distrito Federal, porque seus 40 quilômetros de extensão interligam o Plano Piloto com as cidades-satélites, proporcionando transporte moderno, rápido e confortável, como ocorre nas grandes áreas metropolitanas do mundo.

Levantamento recente da Secretaria de Obras do GDF constatou que o tempo de viagem, em horários de pico, das cidades-satélites ao Plano Piloto será sensivelmente reduzido. Como exemplo, podemos citar os trajetos de Samambaia ou de Taguatinga à rodoviária de Brasília, percorrido pelos ônibus em 1h20. Com o metrô, a viagem terá a duração de, no máximo, 30 minutos.

Além disso, o metrô colocará um ponto final nas longas esperas nos pontos de ônibus, que obrigam as pessoas a ficar horas para terem acesso ao transporte. A cada três minutos um novo trem estará passando nas 27 estações previstas na primeira etapa. O metrô será integrado ainda com o sistema rodoviário.

É suspeito, pois, o fato de que no momento em que o Governo desenvolve um programa social de grande impacto, surjam idéias defendendo a suspensão das obras. É, entretanto, gratificante verificar que, no meio dessa corrente negativista, existem também pessoas de visão, como o grupo de 22 prefeitos de municípios do Entorno do Distrito Federal, que se manifestou em defesa do metrô.

Esses líderes regionais parecem estar mais conscientes do que nós, que vamos nos beneficiar diretamente com a obra, de que Brasília não é apenas a Capital da República, mas também o símbolo da ocupação do Centro-Oeste, essencial ampliar a capacidade de produção de alimentos no País.

O percurso entre Taguatinga e a Rodoviária será coberto pelo metrô em 30 minutos, enquanto o ônibus gasta 1h20



Consolidar Brasília significa criar um ponto de referência para as centenas de municípios da região Centro-Oeste e do

Norte, que, historicamente, têm sido ignorados no processo do desenvolvimento brasileiro.

Não podemos nos esquecer também que a tecnologia empregada no metrô é totalmente nacional e que os equipamentos utilizados são produzidos em São Paulo, mantendo emprego de um grande número de trabalhadores especializados. A encomenda na indústria nacional vem possibilitando ainda uma redução no custo do metrô de Brasília: o quilômetro está estimado em 15 milhões de dólares, contra 130 milhões do metrô do Rio de Janeiro e 270 milhões em São Paulo.

Para a Capital da República, que detém, hoje, o segundo maior índice de desemprego do País, não há como negar que as obras do metrô e a empresa que vai administrá-lo, que acaba de ser autorizada na Câmara Legislativa, estão dando outra importante contribuição social, ao gerar cerca de 10 mil empregos diretos, e outras tantas ocupações indiretas.

Em consonância com essas preocupações sociais, calculamos que 70% dos moradores do Distrito Federal serão beneficiados com o metrô, seja através da rapidez no transporte ou do preço das passagens, que tem condições de ser mais acessível.

Nesse sentido, tramita ainda na Câmara Legislativa projeto de lei, de minha autoria e do deputado José Edmar, que permite a publicidade e a propaganda nas estações, terminais, e espaços internos do metrô. A proposta prevê que 70% dos recursos arrecadados sejam destinados a subsidiar as passagens.

Em resumo, as obras do metrô absorverão um total de 690 milhões de dólares, dos quais a participação Federal é de f20 milhões. No entanto, apesar de já estar com mais de 50% do projeto de construção concluído, a obra não chegou a receber, entre 1992 e 1993, sequer a metade dos recursos previstos no Orçamento.

Estou convicto de que precisamos criar mesmo uma frente suprapartidária para manter a vigilância sobre os interesses do Distrito Federal junto à União, para não ser surpreendido com intempestivos cortes orçamentários capazes de prejudicar a consolidação e o desenvolvimento da Capital da República, de suas cidades-satélites e do Entorno.