

Viagem sem volta 01 JUL 1993

JORNAL DE BRASÍLIA

JOSÉ ROBERTO BASSUL

A ameaça de corte orçamentário de verbas federais destinadas à construção do metrô de Brasília suscitou importante mas insuficiente debate. Se o zelo pela execução da obra acomodou na mesma conduta de resistência parlamentares do governo e da oposição, o fervor bairrista prestou-se por igual ao embaçamento da visão técnica que se impõe sobre a obra. Apresentado como panacéia para os vastos problemas do transporte urbano no Distrito Federal, o metrô, antes de resolvê-los, pode mesmo agravá-los.

Os usuários de ônibus acostumaram-se a ouvir dos empresários do setor, e do poder público, a explicação de que os altos preços das tarifas e a baixa qualidade dos serviços deviam-se à conformação urbanística de Brasília. Permeado por extensos vazios, com atividades urbanas excessivamente compartimentadas e ofertas de emprego concentradas no Plano Piloto, o Distrito Federal parecia condenar o sistema de transportes coletivos a intransponíveis obstáculos de elevados e perenes ônus sociais.

Repentinamente, entretanto, os protestos contra um sistema de ônibus mal conservados, insuficientes, desrespeitosos quanto a horários e ávidos em relação a tarifas foram arrefecidos ante a quimera do metrô limpo, farto, pontual e barato. Como se a simples substituição de um veículo por outro, no mesmo ambiente urbano, fosse capaz de transmutar o pesadelo em sonho.

De custo estimado em 650 milhões de dólares, metade dos quais provida de endividamento exter-

no, o metrô chega a ser justificado pela propaganda oficial como investimento de custo nenhum, pois resultaria na economia de valor equivalente, necessário à renovação da frota de ônibus urbanos. Como se a implantação do metrô não fosse demandar a renovação e até a ampliação da frota nas linhas alimentadoras, que conduzirão os usuários aos multiplicados terminais de integração.

De falácia em falácia, forjou-se, na opinião pública, ambiente amplamente favorável à obra. Claro está que qualquer cidadão, instado a optar, preferirá utilizar o metrô a andar de ônibus, como preferiria um carro importado a um Fusca nacional. Não é essa, portanto, a circunstância sob questão. O problema está no contraste entre o elevadíssimo custo econômico do investimento e os escassos benefícios e vastos prejuízos sociais que dele poderão advir.

Mais que o custo de implantação do metrô — obviamente menos oneroso que o de cidades em que são necessárias desapropriações —, a sociedade deveria estar discutindo o custo operacional do sistema, que as tarifas pagas pelos usuários certamente não cobrirão. Se a arrecadação tarifária do metrô de uma área densa como São Paulo, por exemplo, é incapaz de suprir mais que 50% dos gastos de operação, que percentual desse custo será coberto pelos bilhetes de passagem numa cidade rarefeita como Brasília? Qual será a fonte orçamentária para custear o intensivo subsídio que o sistema exigirá? Que obras e investimentos nos setores de educa-

ção, saúde, saneamento básico, infra-estrutura e serviços urbanos deixarão de ser executadas em favor daquele subsídio?

Nenhuma dessas questões foi respondida pelas autoridades, que tão celeremente decidiram pela execução da obra. Como se a dívida formada, que compromete a arrecadação futura de uma unidade federativa já carente de recursos, e o progressivo rombo orçamentário que se avizinha tivessem pouca importância. Em breve, mais precisamente no dia 21 de abril de 1994, às 17h00, começaremos a reeditar a conhecida história de insolvência dos metrô brasileiros — necessários, como os do Rio de Janeiro e de São Paulo, ou desnecessários, como o de Brasília. A opção política do governo nos levará, então, não rumo ao futuro iluminado, como se anuncia, mas ao passado sombrio, que se conhece.

A obra agora, reconheçamos, é irreversível e certamente será mais cara a estagnação que a continuidade dos serviços. Essa viagem sem volta, contudo, não pode ser impeditiva da exigência de lisura na aplicação dos recursos e do debate, franco e aberto, das consequências urbanísticas e sociais da aventura — até para que se atenuem os danos previsíveis. Afinal, se ao invés de implantar um sistema de transporte para atender à cidade já estamos construindo uma cidade para atender ao metrô, nada mais parece impossível.

■ José Roberto Bassul é membro do Conselho Superior do Instituto de Arquitetos do Brasil e assessor legislativo do Senado Federal