

O desafio, depois, é gerar empregos

José Roberto Arruda

No próximo domingo, colocaremos em operação experimental os primeiros 20 quilômetros do Metrô de Brasília, passados apenas dois anos e três meses do início da obra. Nesse período, dez mil empregos diretos foram gerados no Distrito Federal.

Apesar dos cortes no Orçamento da União, os outros 20 quilômetros serão concluídos até o final do ano. Além do prazo reduzido a obra também tem um custo final de US\$ 17 milhões por quilômetro, muito inferior aos US\$ 120 milhões gastos por quilômetro, em São Paulo, e dos US\$ 130 milhões que custou cada quilômetro do metrô carioca.

Existem várias razões para esse baixo custo: todos os equipamentos são da indústria nacional; a construção do metrô na hora certa, antes do adensamento indisciplinado do centro urbano; pouquíssimas desapropriações; métodos de construção mais simples e sistema transparente de fiscalização e controle comprovado pelas sucessivas audi-

torias realizadas em todo os níveis do empreendimento.

Se fôssemos renovar a frota de ônibus do DF, gastaríamos, a cada 14 anos, o preço do metrô, cujos carros duram no mínimo 80 anos.

Alguns queriam o uso dos recursos para outros objetivos, esquecendo-se de que esse empréstimo do BNDES era específico para transporte de massa e, se não fosse aplicado aqui, o seria em Curitiba, ou São Paulo, que concorriam ao mesmo financiamento. E a dívida final não ultrapassará US\$ 300 milhões, enquanto só os lotes de Águas Claras criada justamente pela existência do metrô, vão gerar para o governo no mesmo período, mais de US\$ 500 milhões.

A história das cidades mostra que a única forma de organizar o crescimento urbano é através de um sistema de transporte coletivo eficaz. Isso ocorreu em Roma, Paris, Toronto, Montreal, Londres, Buenos Aires, e isso estamos fazendo em Brasília. O metrô é a coluna vertebral da cidade, indicada pelo Plano Diretor para o crescimento

desejado.

As pessoas de menor renda até conseguem morar mais longe, se puderem locomover-se com economia e conforto. A não-existência de um transporte razoável é que provoca o adensamento indisciplinado do centro urbano, a exemplo do que ocorreu no Rio e em São Paulo.

Se desejamos uma sociedade mais justa, menos desigual, é indispensável um sistema de transporte mais rápido, seguro, econômico, para os que não possuem carro. O cidadão das satélites que hoje gasta uma hora e 30 minutos, em média, para chegar ao Plano, com o metrô vai gastar 30 minutos. A vantagem mais visível do metrô de Brasília é a melhoria de um transporte que é, há mais de 30 anos, irracional, cartelizado e corporativista.

Paralelamente ao metrô, fizemos mais de três mil outras obras, como os 700 quilômetros de rede de água, a urbanização das cidades-satélites e assentamentos, 250 quilômetros de rede de esgoto, eletrificamos três mil e 600 propriedades rurais,

iluminamos cem quadras no Plano Piloto e mais de 50 mil novos postes no DF, concluímos as estações de tratamento de esgoto do Lago Paranoá, desativamos a lagoa de oxidação do Guará, além de 700 quilômetros de asfalto, mais de mil canteiros de flores e 1 mil 327 salas de aula.

Tudo isso, dentro do Plano de Governo Roriz, que vem sendo cumprido integralmente.

Cumprida essa fase de reorganização urbana, caminhamos agora rumo a um projeto eficaz de geração de empregos, iniciado com os setores industriais do Riacho Fundo e Placa das Mercedes. Um projeto que é absoluta prioridade para o DF, capaz de descomprimir de vez o Plano Piloto, preservando-o como Capital, e buscando vida auto-sustentável nas outras cidades. É um novo desafio.

José Roberto Arruda é secretário de Obras do GDF