

A inauguração do Metrô

José Roberto Arruda

O Metrô do Distrito Federal começou a ser projetado em 1973 com o Plano de Extensão e Organização Territorial (Peot), que já definia a necessidade de uma estruturação urbana para o Distrito Federal, capaz de preservar o Plano Piloto com seu modelo de capital, ligando-o às satélites por uma via de transporte rápido e permitindo o surgimento de áreas de serviços nessas comunidades.

Seguiram-se os estudos e projetos do DER, em 1976 e 1978; do Geipot e EBTU, em 1976/1979; do Instituto Mauá de Tecnologia, em 1985, e finalmente, a consolidação de todos eles, por uma equipe de técnicos da Secretaria dos Transportes, da CEB, Eletro-norte e Novacap, em 1990 e 1991.

Mas tudo era um sonho.

Os 800 mil passageiros do transporte coletivo de Brasília continuavam a andar num sistema de ônibus ruim, caro e inseguro. Com uma demanda da ordem de 24 mil passageiros/hora, em seu principal corredor (EPTG), muito acima dos 15 mil passageiros/hora possíveis de serem transportados por ônibus, Brasília precisava ter a sua definitiva estrutura urbana.

Em 1991, finalizado o projeto básico, do Metrô do Distrito Federal, foi realizada uma concorrência pelo critério de seleção mediante preço mínimo sem nota técnica, privilegiando a indústria nacional como critério de desempate, para construção dos 40 quilômetros de linha prioritária li-



gando o Plano Piloto, Guará, Aguas Claras, Taguatinga Sul, Samambaia e outra linha ligando Taguatinga Centro e Ceilândia.

Por um preço por quilômetro oito vezes menor que o pré-metrô do Rio e 15 vezes menor que o metrô de São Paulo, estão concluídos, depois de 32 meses de obras, os primeiros 28 quilômetros do Metrô, e o trecho restante em estágio adiantado de execução.

Os recursos do BNDES investidos na obra, num total de US\$ 240 milhões, representam a folha de salário de apenas três meses das áreas de saúde, educação e segurança do Distrito Federal, que são de US\$ 80 milhões/mês.

A União, que deveria ter repassado, conforme decisão expressa do Conselho Monetário Nacional, US\$ 180 milhões, repassou apenas US\$ 60 milhões, estando devendo para o Distrito Federal, portanto, US\$ 120 milhões, necessários à conclusão de outras estações do Plano Piloto e do

trecho de Ceilândia.

Foram 10 mil empregos, gerados, carros e equipamentos fabricados no Brasil, e dias e noites em jornadas nas obras, enquanto no Brasil tivemos no período crises e mais crises, com dois presidentes da República, sete ministros da Fazenda, seis ministros de Transportes, 170% de inflação e três planos econômicos.

Valeu a pena.

Os primeiros 28 quilômetros, já rodando como teste, encurtarão o tempo de viagem; por exemplo, 90 minutos de Samambaia ao Plano Piloto para 30 minutos, ou seja 1/3 do tempo.

São 80 carros trafegando em comboios de quatro carros cada um, com capacidade para 1.368 passageiros por comboio, passando em cada estação a cada três minutos, num sistema que não fica devendo nada a nenhum metrô do mundo, quer seja em conforto, segurança e confiabilidade, e a um custo muitas vezes inferi-

or.

Brasília, assim, ganha a sua coluna vertebral, a sua estruturação urbana, não só capaz de tornar o transporte de quem não tem carro mais rápido, eficiente e econômico, mas principalmente de preservar o Plano Piloto como capital, dando aos habitantes das satélites condições dignas de transporte, evitando o adensamento urbano.

Jeanice Perlman, urbanista americana, diz que na vida urbana, como na vida humana, é mais barato e racional tomar vitamina C antes da gripe do que antibiótico depois da pneumonia.

Em Brasília, estamos, com o Metrô, estruturando a vida urbana antes do indesejável adensamento indisciplinado da zona central, ao contrário do Rio e São Paulo, que deixaram caotizar os seus centros urbanos, com favelas e invasões, para só depois construir o metrô muito mais caro, com grandes desapropriações e métodos construtivos mais caros.

O Metrô só será realmente entendido em sua plenitude daqui a um ou dois anos, com sua operação já integrada à vida do brasileiro.

Como na construção de Brasília, também muito criticada pelos pessimistas de sempre, vencemos as crises e as dificuldades; é a vitória do trabalho e da determinação.

■ José Roberto Arruda, ex-secretário de Transportes do Distrito Federal, é candidato a senador