



Decisão NA HORA CERTA

A migração para o transporte de massa se dará porque o novo sistema oferecerá qualidade, conforto, rapidez e segurança

O projeto de construção do metrô de superfície foi criticado por alguns setores, quando lançado em 1991, ano da instalação da Câmara Legislativa. Passados nove anos, o tempo mostrou que o governo do Distrito Federal acertou. Brasília tem, hoje, dois milhões e meio de habitantes, quando a previsão do plano original era de 500 mil habitantes no ano 2000. Isso sem contar com os moradores do Entorno — cerca de 300 mil —, que necessitam diariamente se locomover de suas casas para os locais de trabalho e estudo.

Os projetistas de Brasília não imaginaram que, em menos de 40 anos, a cidade atingiria essa densidade populacional. O próprio Oscar Niemeyer considera esse um dos maiores problemas da capital do País. Estima-se que mais 200 mil pessoas estarão, direta e indiretamente, sendo beneficiadas, todos os dias, com a operação no trecho inicial da linha 1 do metrô, que interligará as seguintes áreas: Plano Piloto (Asa Sul até a Rodoviária), Setor Policial Sul, Estrada Parque Indústria e Abastecimento (EPIA), Guará, Águas Claras, Taguatinga Sul e Centro, Samambaia, Ceilândia Sul, Centro e Norte. Apenas o ramal da Ceilândia não será entregue em dezembro.



O SENADOR Arruda (na foto de 1991, quando era Secretário de Governo com deputados britânicos) foi um dos defensores dado Metrô

De acordo com Carlos Pena, assessor de comunicação do Metrô, sem o novo meio de transporte essas pessoas utilizariam ônibus e carros. "É por isso que criou um congestionamento no sistema rodoviário de Brasília", aponta.

Segundo Carlos Pena, o metrô vai reduzir o transporte individual. A migração para o transporte de massa se dará, segundo ele, porque o novo sistema oferecerá qualidade, conforto, rapidez e segurança, o que resultará na melhoria de qualidade de vida. Pena garante que um passageiro de Samambaia, que

hoje gasta até quatro horas — incluindo tempo de espera na parada de ônibus e a viagem — para trabalhar no Plano Piloto. Com o metrô, ele ganhará, em média, duas horas e 50 minutos. O tempo de espera no terminal de Samambaia é de três a sete minutos e a viagem levará aproximadamente 28 minutos.

Outra vantagem é que cada trem do metrô transportará muito mais passageiros. "Um ônibus transporta até 80 pessoas. Para carregar 1.500 passageiros, são necessários 20 ônibus. Um trem apenas leva toda essa gente numa velocidade muito maior e com segu-

rança", explica Pena.

As vantagens do metrô, porém, não foram reconhecidas no início da década passada. O argumento utilizado, quase sempre, era o fato de Brasília ter pouco mais de um milhão de habitantes. O tempo provou que a decisão foi tomada na hora certa, pois a cidade caminha para os três milhões de habitantes e já enfrenta muitos transtornos com engarrafamentos.

Um dos que questionaram a obra foi o então deputado distrital Geraldo Magela (PT). Ele perguntou ao então secretário de Obras Públicas do GDF, José Roberto Arruda, se

o governo não estaria embarcando em "uma grande aventura". A pergunta foi formulada num debate promovido pela Câmara Legislativa, em 1991. Arruda respondeu que o GDF estava "embarcando numa grande obra". Na mesma época, o então presidente da Associação Comercial do DF, Nuri Andraus Gassani, a única liderança empresarial da cidade a se manifestar contra a construção do metrô, propôs como solução a curto prazo para o transporte coletivo: a adequação do horário de funcionamento e órgão públicos, de forma a reduzir os horários de pico no transporte coletivo.