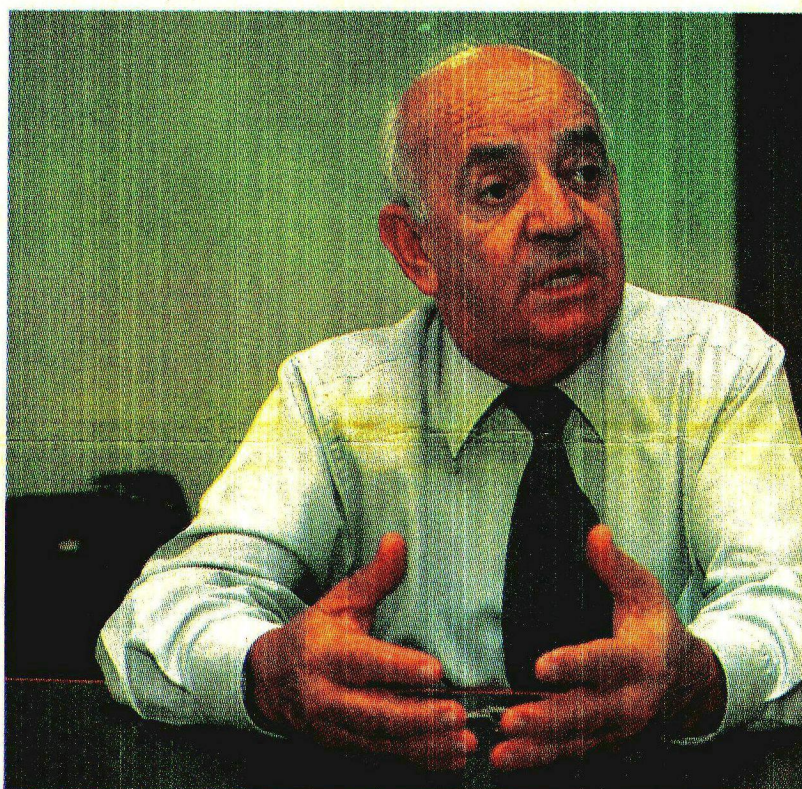


O METRÔ SEMPRE FOI UMA PRIORIDADE DO GOVERNO RORIZ

Evandro Matheus



“O QUE EXISTIU NO INÍCIO FOI UM CERTO ENTUSIASMO DE SE PRETENDER QUE O METRÔ FICASSE PRONTO NUM TEMPO MAIS CURTO. MAS ESTAMOS FALANDO DE 42 QUILOMETROS DE LINHA DE METRÔ, DA ASA SUL ATÉ TAGUATINGA.”

O ENGENHEIRO ELÉTRICO E MECÂNICO PAULO VÍTOR, 64, VIVE EM BRASÍLIA HÁ 40, DOS QUAIS 29 ANOS DEDICADOS AO SERVIÇO PÚBLICO DO DF. DE SIMPLES FUNCIONÁRIO DA CEB (COMPANHIA DE ELETRICIDADE DE BRASÍLIA), FOI DIRETOR E PRESIDENTE. EM 1992, PAULO VÍTOR RECEBEU A INCUMBÊNCIA DE IMPLANTAR O METRÔ. EM 27 DE MARÇO DE 1994, PAULO VÍTOR COLOCOU O METRÔ EM FUNCIONAMENTO EM CARÁTER EXPERIMENTAL, MAS SERIA SETE ANOS DEPOIS (EM ABRIL DE 2001), JÁ COMO DIRETOR-PRESIDENTE DA COMPANHIA DO METROPOLITANO DO DISTRITO FEDERAL — CARGO TÉCNICO QUE OCUPA COM GRANDE COMPETÊNCIA —, QUE FINALMENTE O METRÔ IRIA FUNCIONAR DEFINITIVAMENTE.

Tribuna do Brasil - E qual será o custo da passagem de integração?

Paulo Vítor - O custo será o mesmo valor de uma passagem de ônibus que liga ao Plano Piloto, isto é, R\$ 1,50. Hoje, sem a integração, o custo da passagem do metrô é de um R\$ 1 real.

Tribuna do Brasil - Quantas pessoas serão beneficiadas com a linha de integração metrô/ônibus?

Paulo Vítor - Eu acredito que no primeiro momento nós podemos até duplicar o número de passageiros, ou seja, ultrapassar os 80 mil, podendo chegar até a 100 mil passageiros por dia.

Tribuna do Brasil - Existe projetos para construir mais estações?

Paulo Vítor - Existem 13 estações funcionando, que são capazes de atender as necessidades de hoje.

Com a extensão até Ceilândia, nós teremos mais três estações funcionando. Então vamos ficar com 16. A partir daí outras estações entrarão em funcionamento à medida em que houver demanda. À medida em que houver passageiros nos lugares que estão previstas novas estações.

Tribuna do Brasil - E quando inaugura o trajeto para Ceilândia?

Paulo Vítor - Ceilândia é um projeto que está sendo desenvolvido neste momento. As obras estão em ritmo acelerado no mês de fevereiro. Até março a União repassa algo em torno de R\$ 42 milhões (mais R\$ 4 milhões do GDF de contrapartida) para a finalização desta obra.

Tribuna do Brasil - Por que a obra do Metrô demorou tanto?

Paulo Vítor - Em termos de metrô, o prazo decorrido foi razoável. O que existiu no início foi um

certo entusiasmo de se pretender que o metrô ficasse pronto num tempo mais curto. Mas, estamos falando de 42 quilômetros de linha de metrô, passando pela Asa Sul em túnel, pelo Guará, Águas Claras, túnel em Taguatinga e no lado sul de Taguatinga. Então, o metrô é uma grande obra para funcionar 50 anos. De modo que são projetos de execução cuidadosa e duradoura.

Tribuna do Brasil - Por que, de 94 até 2000, o metrô ficou praticamente parado?

Paulo Vítor - Na verdade, o metrô não estava ainda em condições de chegar ao Plano Piloto porque o túnel ainda não estava executado. O que estava pronto na época era o trecho entre o Guará e Samambaia. Mas, efetivamente, para se ter uma viagem que pudesse atrair passageiros e tivesse uma demanda definida, era preciso que o túnel fosse estendido até a Rodoviária do Plano Piloto. E isso se concretizou no início do ano passado.

Tribuna do Brasil - Houve uma interesse maior do governador Joaquim Roriz para o término das obras do Metrô?

Paulo Vítor - O projeto do metrô sempre foi prioridade do governo Roriz. Uma obra que tem sua importância bem definida na política de modernização do transporte de Brasília, ao longo de seus governos anteriores. Mas, certamente, o governo Roriz tem mais prioridades que estão sendo desenvolvidas no Distrito Federal. Existem muitas outras obras sendo inauguradas, de modo que ele tem sabido dar o ritmo necessário para que a obra do metrô não venha prejudicar outras necessidades.