

# Polêmica sobre metrô atrai mão-de-obra

por Luiza Pastor  
de Brasília



José Roberto Arruda

“Uma obra de medicina preventiva urbana.” É assim que o secretário de Obras Públicas do Distrito Federal, José Roberto Arruda, define o metrô de Brasília, alvo de intensa polêmica na cidade e menina dos olhos da administração do governador Joaquim Roriz. As acusações de que seria um gasto desnecessário em um momento de crise econômica e de que mais valeria aplicar os recursos na melhoria das condições de vida nas cidades satélites, Arruda responde com um argumento que considera irrefutável: a necessidade de evitar o caos futuro em uma cidade que já cresceu muito além do que previam seus idealizadores.

“Na política urbana, prevenir é o melhor remédio, pois se esperarmos a população se adensar para depois correremos atrás da solução de transporte, essa

mesma solução sairá muito mais cara”, raciocina Arruda, que detectou essa tendência em algumas das principais cidades do Primeiro Mundo.

Falar do metrô de Brasília é algo que os altos escalões do governo do Distrito Federal adoram. Tanto falam e tanto elogiam, ressaltando seu importante papel no desenvolvimento da capital federal, que acabaram gerando um problema previsível para a cidade, ao atrair dezenas de caminhões que, diariamente, entram na cidade carregados de trabalhadores. Vindos dos mais diversos cantos, mas principalmente do Nordeste — de onde, acusam as autoridades, muitos prefeitos contratam os caminhões para aliviar seus próprios bolsões de pobreza locais —, eles chegam atrás de vagas nas obras do metrô. Vagas que, na verdade, não existem.

Altamente mecanizado e com procedimentos extremamente simplificados pela própria topografia da cidade, o metrô de Brasília não tem condição de absorver um número significativo de empregos além daqueles já criados pelas construtoras habilitadas

para cada trecho, e que já estão com os seus canteiros de obras completos. O grande potencial desse empreendimento como indutor de desenvolvimento, na verdade, reside no que ele vai permitir paralelamente à sua implantação.

Tanto Arruda quanto a Federação das Indústrias do Distrito Federal (Fibra) apontam o grande filão do metrô brasileiro na instalação de empresas voltadas para a manutenção dos serviços, após sua construção, bem como o fornecimento de peças e equipamentos complementares. Um grande estudo já está em elaboração na Fibra, a fim de atrair os possíveis interessados. As principais áreas envolvidas, segundo esse estudo, são a mecânica, ferroviária, estrutural e de automação.

Mas, além das oportunidades de negócio, representadas pelo contato direto com a infra-estrutura do metrô, Arruda aponta outro grande setor de interesse para empresários de todo o País: a criação de áreas comerciais e de serviços ao longo de toda a extensão do empreendimento.

Ao todo, serão 40 quilômetros, ligando a Asa Sul do Plano Piloto às cidades-satélites de Guarã, Samambaia, Taguatinga, Ceilândia e a projetada Águas Claras, onde deverá estar sediado o Complexo de Manutenção. Nesse percurso, haverá um total de 33 estações, das quais 11 subterrâneas, 10 semi-enterradas e 12 de superfície.

“Estamos aceitando projetos e propostas de empresários de todo o País e das mais variadas áreas de interesse”, ressalta o secretário, apontando como exemplo de possível investimento o aproveitamento

das estações, por parte da iniciativa privada, para a instalação de shopping centers, galerias comerciais e áreas de lazer. “Praticamente tudo é possível, à exceção das estações do Plano Piloto, que é tombado, e que só poderá ter empreendimentos comerciais subterrâneos”, acrescenta.

As possibilidades econômicas do metrô, para Arruda, aliadas ao baixo custo de sua implantação em relação à de outros centros urbanos, são um argumento decisivo a favor do projeto. “Temos aqui o quilômetro mais barato do País, custando US\$ 13 milhões, ante US\$ 120 milhões do metrô do Rio de Janeiro e US\$ 30 milhões do trecho Paulista do metrô de São Paulo”, compara, explicando que isso se deve ao fato de tratar-se de um metrô leve, com 31 de seus 40 quilômetros trafegando na superfície. “E mesmo no Plano Piloto, onde ela trafega subterraneamente, a escavação está sendo feita sob canteiros de grama, evitando encarecimento dos custos com desapropriações e obras de proteção a alicerces”, resume.

Arruda aponta, ainda, outra vantagem da obra: o fato de estar utilizando tecnologia totalmente nacional. “Os veículos, por exemplo, são da Mafersa; a parte elétrica está sendo desenvolvida pela Inepar e a de computação, pela CMW.” E ele faz questão de ressaltar a avaliação feita pelas entidades do setor ferroviário, que apontaram o metrô de Brasília como o mercado que salvou a indústria nacional especializada neste difícil ano de 1992. “Tudo isso são fatores que devem ser levados em conta, acreditamos”, finaliza o secretário.