

Nas obras, uma solução para a crise econômica

Num momento em que a crise atinge todos os setores e principalmente o Distrito Federal que depende basicamente de verbas públicas, o metrô surge como um fator relevante na manutenção da atividade econômica. A crise também atinge o setor de construção civil em todo o País e as notícias dão conta de que as demissões estão ocorrendo em todos os Estados. Em Brasília, ao contrário, uma análise direta dos empregos gerados pela obra do metrô — na área de construção civil — mostra que 2,5 mil vagas foram abertas. A Coordenação do Metrô do DF também constatou que 1,5 mil empregos foram gerados nas diversas empresas contratadas para a execução de atividades específicas dentro da obra.

Soma-se a esses números um volume equivalente de empregos indiretos. A perspectiva é maior para quando a obra atingir seu pico. E esperada a absorção de seis mil empregados. Além dessa fase, as expectativas dos setores industriais com relação ao metrô são otimistas. "Existe uma série de oportunidades de negócios, além de atividades específicas para a fase seguinte à instalação do metrô", observa o secretário de Obras do Governo do Distrito Federal, José Roberto Arruda. O potencial do empreendimento não se restringe à sua implantação. O metrô será o indutor do desenvolvimento também quando estiver em funcionamento. Poderão surgir várias empresas voltadas para os serviços de manutenção, fornecimento de peças e equipamentos complementares. A Federação das Indústrias de Brasília (Fibra) já está, inclusive, pronta para orientar os interessados.

Articulação — "Uma série de atividades, como a manutenção das vias, do sistema elétrico, a bilhetagem, asseio e conservação dos trens e das estações, será gerada ou ampliada. A Fibra está procurando ajudar na identificação dessas empresas", disse Valfredo Assunção, coordenador do Núcleo de Articulação Indústria/Metrô. Esse Núcleo foi viabilizado após entendimentos da Federação com o governador Joaquim Roriz e o secretário de Obras. É um grupo de negociação, composto por presidentes de sindicatos filiados à Fibra e empresários do Distrito Federal. "As empresas têm de estar preparadas desde já para atender à demanda que surgirá após a implantação do metrô", afirmou Assunção, observando que na visão da Fibra o metrô é um indutor de novos negócios.

As oportunidades que surgirão no futuro vão depender da formação de empresas agora. "É preciso que haja treinamento. Se começarmos imediatamente não será preciso no futuro a contratação de serviços externos por falta de mão-de-obra especializada para trabalhar no metrô", disse o coordenador do Núcleo. Além da Fibra, o Serviço de Apoio à

Micro e Pequena Empresa (Sebrae) também está ajudando a quem quiser investir. "Ainda há tempo para formar empresas capacitadas tecnologicamente para atender o metrô, desde que haja investimento", aposita Valfredo Assunção.

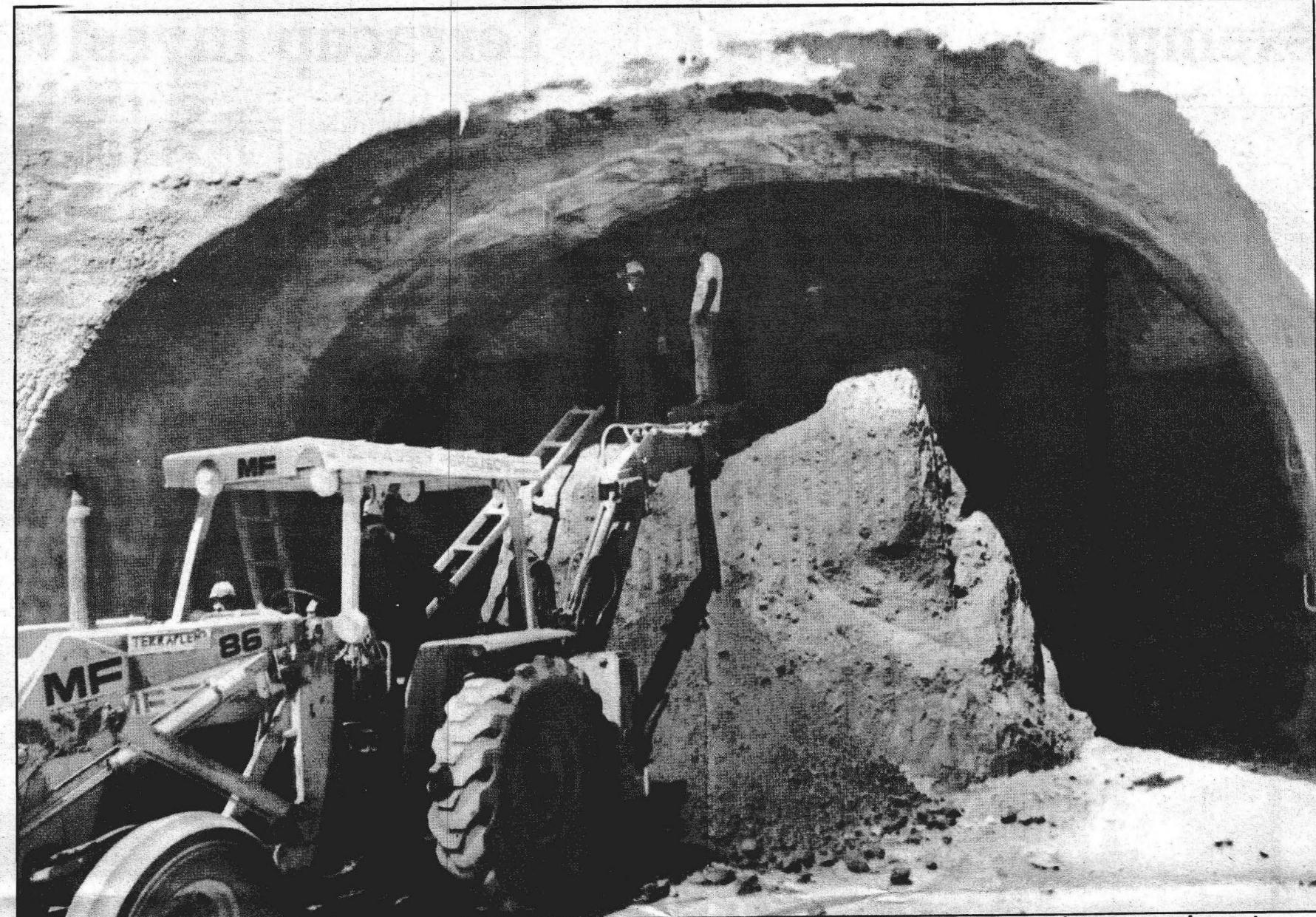
Positivo — Aliadas ao baixo custo da obra, as possibilidades econômicas são pontos positivos que justificam a decisão de se implantar o metrô no Distrito Federal. Outra vantagem, segundo José Roberto Arruda, é o fato de que o metrô emprega exclusivamente tecnologia nacional. As entidades do setor ferroviário inclusive afirmam que o metrô salvou esse setor da indústria neste ano. A obra do metrô e o apoio ao transporte ferroviário de cargas fizeram com que o governador Joaquim Roriz fosse escolhido "Homem do Ano" pela revista Ferroviária.

Outro ponto favorável ao projeto do metrô é o aumento das compras efetuadas às empresas instaladas no Distrito Federal. A média tem sido de 70% do total das compras necessárias à obra. As aquisições vão desde peças de reposição dos veículos e equipamentos a compra de aço, cimento, madeira, além de todo o concreto ser produzido por empresas de Brasília. As compras têm sido feitas em empresas instaladas no Plano Piloto e nas cidades-satélites. Essas aquisições vão continuar quando o metrô estiver instalado, principalmente após a determinação do governador de que as compras governamentais devem valorizar o comércio e a indústria locais. Todos esses fatores apontam para 1994 como sendo o ano em que o metrô promoverá um grande incremento na economia do Distrito Federal.

Quando estiver pronto, o metrô será gerido pela Companhia Metropolitana do DF, que está sendo organizada. A Coordenadoria do Metrô já está preparando propostas para o estatuto, quadro de pessoal e organograma da estatal. O objetivo é aprovar o mais rapidamente possível toda a documentação para que a Companhia seja consolidada. Todas as propostas terão de ser aprovadas pela Câmara Legislativa. Antes de se transformar em projeto de lei a ser apreciado pelos deputados distritais, a proposta será estudada pelas áreas econômica e administrativa do GDF.

Ao todo, o metrô terá 40 quilômetros de extensão, 11 dos quais subterrâneos, servindo às cidades de Brasília, Taguatinga, Ceilândia, Samambaia e Guará, além de Águas Claras — a ser construída até o final do governo Roriz. Em algumas estações dessas cidades poderão ser construídos anexos comerciais, que serão explorados por microempresas. No Plano Piloto, serão reativadas as passagens subterrâneas que darão acesso às estações do metrô. Atividades comerciais e culturais estão previstas para estes locais.

Enquanto a recessão desemprega em todo o País, a construção do metrô gerou 2,5 mil novas vagas em Brasília. O Governo do Distrito Federal prevê que o número de empregados contratados chegue a seis mil, quando as obras atingirem o seu pico, em meados do ano que vem



O metrô acelera as obras e sua implantação determinará o surgimento de empresas de manutenção, de fornecimento de peças e equipamentos

Paulo Cabral

Sistema sai mais barato

Além das vantagens sociais, a implantação do metrô tem também vantagens econômicas. Se ao invés de investir na construção do metrô, o Governo do Distrito Federal propusesse a renovação da frota de quase 2 mil ônibus que integram o sistema de transporte coletivo urbano, seriam gastos mais do que os US\$ 600 milhões — custo total do sistema metropolitano. Mais de US\$ 150 milhões já foram investidos apenas na aquisição de veículos pelo setor de transportes coletivos de Brasília. Quantia semelhante também foi utilizada na manutenção dos ônibus e apesar disso, o Distrito Federal continua tendo um serviço ineficiente e pouco confiável. Com o metrô, além da redução do tempo de espera (a cada três minutos passará um trem nas estações) haverá mais conforto e maior rapidez de se chegar ao destino.

O secretário de Obras, José Roberto Arruda, um dos maiores defensores do metrô e conhecedor de suas vantagens, afirma sempre que o novo sistema poderá resgatar um bem de valor incalculável. "O tempo é o único bem que não temos como repor e o metrô fará com que se gaste menos tempo para que todos possam ir de casa para o trabalho ou para as atividades de lazer e vice-versa", observa. Somente o fato de que a obra — que se utiliza da tecnologia mais moderna, para a instalação desses veículos em cidades com o perfil de usuários como os de Brasília — e mais econômica do que a renovação da frota de ônibus coletivos justifica o investimento. As peculiaridades urbanísticas de Brasília, com as maiores concentrações populacionais residindo distantes do seu centro, fazem a cidade ser vocacionada para ter um metrô.

Idade — Técnicos da Secretaria de Transportes do Governo do Distrito Federal já realizaram estudos e comprovaram que sómente para melhorar a qualidade dos ôni-

bus que circulam atualmente seria necessário investir a metade do que será gasto na implantação do metrô. Os coletivos que trafegam na capital do País e na maior parte das capitais e cidades brasileiras são adaptações de carrocerias de ônibus sobre chassis de caminhões, por esse motivo se tornam extremamente desconfortáveis. Estes veículos custam cerca de US\$ 65 mil e entre as desvantagens estão o barulho interno pois não possuem isolamento acústico do motor; são altos, o que dificulta o acesso de pessoas idosas e crianças.

Mesmo a troca destes veículos pelos ônibus recomendados pelos órgãos que regulamentam o transporte no País não resolveria o problema. Os ônibus têm uma idade média de cinco anos e há muitos veículos exigindo renovação. A Secretaria de Transportes contudo tem trabalhado para fazer com que, até o funcionamento do metrô — em abril de 1994, os usuários tenham um transporte coletivo urbano de melhor qualidade. Várias medidas estão sendo implementadas como a entrada de novas empresas no sistema — o que significa mais veículos circulando, a diferenciação do preço das passagens, fiscalização, fim dos subsídios para incentivar a produtividade, além de outras.

Demandas — A escolha do corredor Brasília — Taguatinga — Ceilândia — Samambaia para a construção da primeira etapa do metrô, com 40 quilômetros, se deve ao fato de que nessa área se concentra o maior número de usuários do sistema de transporte público coletivo. A demanda de passageiros nesse corredor está na faixa dos 20 mil por hora, em cada um dos sentidos. Desse modo, os ônibus acabam transportando até 12 passageiros por metro quadrado, o que fazem com que os usuários se encontrem "em uma situação indigna, como verdadeiras sardinhas enlatadas".



Trabalhadores ocupam as 2,5 mil vagas abertas com as obras do metrô-DF