

O Metrô e o futuro

Completou-se o ritual de prioridades que garantem sustentação e viabilidade à implantação do Metrô do Distrito Federal. A solenidade de assinatura do contrato de financiamento das obras de construção do moderno sistema de transporte coletivo contou com a presença do presidente da República, do governador Joaquim Roriz, de autoridades do GDF e de figuras expressivas da livre empresa, numa demonstração eloquente da relevância dessa iniciativa que dará à Brasília e às suas cidades-satélites a oportunidade de incorporar as respectivas infra-estruturas urbanas equipamentos fundamentais à melhoria da qualidade de vida de toda a população.

A obtenção do financiamento assegura a solidez de um cronograma físico necessário e suficiente para confirmar a inauguração do Metrô a 21 de abril de 1994, quando Brasília estará comemorando seus 34 anos de existência. O desembolso, garantido pelos recursos que o BNDES transferirá ao Governo do Distrito Federal, num montante de 194,6 milhões de dólares, vai permitir o custeio das obras do leito da via permanente. Também da mesma fonte serão empregados 150,6 milhões de dólares para a aquisição, junto a uma empresa recentemente privatizada pela União, das unidades de tração e rodagem.

A um custo total estimado de 700 milhões de dólares, o Metrô do DF terá o apoio, em seu esquema de financiamento, da iniciativa privada, cuja participação deve situar-se ao redor dos 60 milhões de dólares. Tal montante será destinado à edificação das estações do sistema. Conforme o redigido pelo GDF, o empresárioado tem compromisso de participar com até 9,04 por cento das cotas de financiamento.

O traçado geral da obra estender-se-á por cerca de 39,7 km, em sua versão preliminar, integrando diretamente o Plano Piloto com as principais satélites, compreendendo Taguatinga, Ceilândia, Guará e Samambaia. As projeções ini-

ais prevêem o transporte de 27 mil passageiros por hora, ou seja, 1,2 milhão de pessoas. Seu custo se inscreve entre os mais baixos do setor, com estimativas de 17,1 milhões de dólares por quilômetro construído. As obras congêneres têm custos médios próximos de 50 milhões de dólares na mesma escala.

O engenheiro José Roberto Arruda, encarregado de superintender os trabalhos de construção, alinha, entre outras vantagens do novo sistema, a diminuição do tempo de viagem e a confiabilidade do serviço, como decorrência da criação de uma rede principal de transporte de passageiros, de alto desempenho dinâmico, deixando aos ônibus a tarefa de garantir o acesso das populações mais remotamente localizadas ao Metrô. A integração modular dará condições operacionais ótimas aos transportes coletivos, com benefícios imediatos para todos os habitantes do DF.

Identificado com as reais necessidades da população brasiliense, o então candidato a governador, Joaquim Roriz, inscreveu no seu programa de campanha o Metrô como obra prioritária. Investido do mandato, Roriz adotou as providências de base para transformar a promessa em realidade. Nesse sentido, estruturou um projeto transparente na mobilização de meios e de fins para viabilizá-lo, percorrendo um circuito administrativo onde uma concorrência pública de perfil inatacável tornou possível contratar empresas consagradas no ramo da construção de grandes obras culminando com o ato público paraninfado pelo presidente da República que, por essa forma, avaliza com sua autoridade, o apoio indispensável à efetivação do empreendimento.

Em termos sociais e econômicos uma obra que envolve recursos da ordem de 700 milhões de dólares é que abre amplos espaços ao mercado de trabalho e a múltiplos segmentos da economia, contribuindo para a definitiva consolidação da capital da República.