

GDF acompanha de perto cada fase da obra

A qualidade dos materiais e serviços é verificada, junto à preservação do meio ambiente

O acompanhamento da implantação do metrô em Brasília está sendo feito bem de perto pelo Governo do Distrito Federal (GDF). O objetivo é fiscalizar a qualidade do material empregado na obra e os danos causados ao meio ambiente. A primeira parte é efetuada por 94 engenheiros e técnicos da Secretaria de Obras e Serviços Públicos, que, durante 24 horas, até nos finais de semana, permanecem atentos nos canteiros a todas as exigências contratuais, como ao tipo de material, mão-de-obra e cronograma. Já a parte de preservação é fiscalizada pelo Núcleo de Licenciamento e Fiscalização do Instituto de Ecologia e Meio Ambiente (Iema).

“Estamos acompanhando o metrô desde a sua concepção, quando foi feito o estudo de impacto ambiental e fornecida a licença prévia para o consórcio”, afirmou a gerente de Licenciamento e Fiscalização do Iema, Láine Diniz Setta. O Iema na verdade não atua na fiscalização diária às obras do metrô, ficando apenas com a supervisão. Quem faz o acompanhamento de perto quanto às exigências de preservação é um fiscal contratado pelo consórcio Brasmetrô, que mensalmente entrega relatórios ao Núcleo de Fiscalização.

“Precisamos do detalhamento de toda a obra”, explicou Láine Diniz Setta, “indo desde a implantação do canteiro, até o local onde será jogado o lixo”. No estágio em que a obra do metrô se encontra, segundo a gerente de Licenciamento e Fiscalização, o que está necessitando de maior acompanhamento é a retirada de cascalho. Atualmente uma cascalheira vem sendo explorada no Guará e outras

ISAAC AMORIM



O Iema mantém permanente supervisão sobre impacto ambiental, diz a gerente Láine Setta



duas recebem estudos sobre a retirada do cascalho.

A exploração de cascalheiras constitui assunto que requer muito cuidado por parte do Iema. E para o consórcio Brasmetrô foram feitas as mesmas exigências de outros projetos. “São exploradas apenas as cascalheiras que estão em condições favoráveis e depois da retirada do cascalho a empresa faz a recuperação do local, inclusive com o replantio da vegetação”, garantiu Láine Diniz Setta. Também os restos de obras, chamados “bota-fora” têm locais especiais para serem jogados, não sendo em qualquer espaço vazio.

Monitoramento — Além da fiscalização em si da obra do metrô, o Iema passará, ainda este semestre, a fazer um monitoramento constante da qualidade do ar, da água e do ruído. Para isso será assinado um convênio com a Uni-

versidade de Brasília (UnB), pois a Sematec não dispõe de laboratórios para efetuar as análises. Assim, técnicos analisarão se a quantidade de poeira e de fumaça dos caminhões poluem o ar, ou se a carga orgânica jogada nos riachos e córregos não está prejudicando o manancial. O ruído provocado pelas máquinas também dispõe de limites.

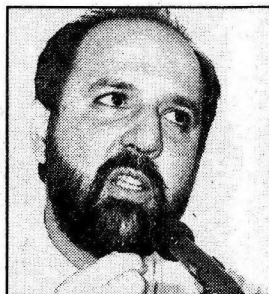
Caso algum desses problemas ocorra, caberá à Sematec alertar às empresas construtoras e indicar-lhes soluções. “Uma obra sempre causa algum tipo de degradação, como levantar poeira, abrir buracos e retirar árvores; mas isso tudo será feito com o máximo de controle”, garantiu a gerente de Fiscalização e Gerenciamento. Uma prova disso são os monitoramentos e os transplantes de árvores do Eixo Rodoviário para o canteiro da Novacap, efetuado recentemente.

Cuidado com árvores confirma preservação

Um exemplo de progresso e evolução combinado com a preservação do meio ambiente está sendo dado durante a construção do metrô de superfície. A começar pelo Relatório de Impacto Ambiental (Rima), a preocupação com a qualidade de vida dos brasilienses foi mantida desde o início. Assim, a decisão do Governo do Distrito Federal de utilizar o sistema austríaco de escavação, com adoção de estações subterrâneas e poucas à superfície, evitou que quase três mil árvores fossem destruídas. Apenas 286 delas, que estão localizadas onde haverá quatro estações do Plano Piloto, foram transplantadas, mas voltarão para o

“O metrô veio para racionalizar o processo de evolução da cidade, evitando o desgaste ambiental que o desenvolvimento pode trazer”, lembrou o secretário de Obras e Serviços Públicos, José Roberto Arruda. Como a obra abarca esse objetivo, nada mais coerente que preservar a fauna e flora. Isso começou com o transplante das árvores para o viveiro II da Novacap. O trabalho, desenvolvido pelo Brasmetrô, contou com a supervisão e orientação do Departamento de Parques e Jardins (DPJ). Foram preservadas cambuí, espatódia, ligustro, sibipiruna, pau-ferro e mirimbiba, além de abacateiros e mangueiras.

Estas árvores, plantadas no Eixo Rodoviário Sul



por volta de 1971, são consideradas raras. Quase todas as nativas ou plantadas há mais de 20 anos. Os ecologistas que acompanharam a operação aplaudiram a decisão do GDF de conciliar o progresso com a preservação. Mesmo com toda orientação técnica o processo de transplante é traumático e, segundo o secretário de Obras e Serviços Públicos, pode haver uma perda de 10 por cento das árvores.

No parque ecológico do Guará, o metrô trará benefícios ao meio ambiente. Durante a obra serão construídas barreiras para evitar que as máquinas, a poeira e o barulho prejudiquem as árvores. “Essa etapa do metrô será atentamente verificada por nós”, garantiu a gerente de licenciamento e fiscalização do Iema, Láine Diniz Setta. Além disso, uma pequena porcentagem dos recursos totais investidos na obra serão aplicados no parque ecológico do Guará, melhorando a vida animal e vegetal e, conseqüentemente a de todos os brasilienses.