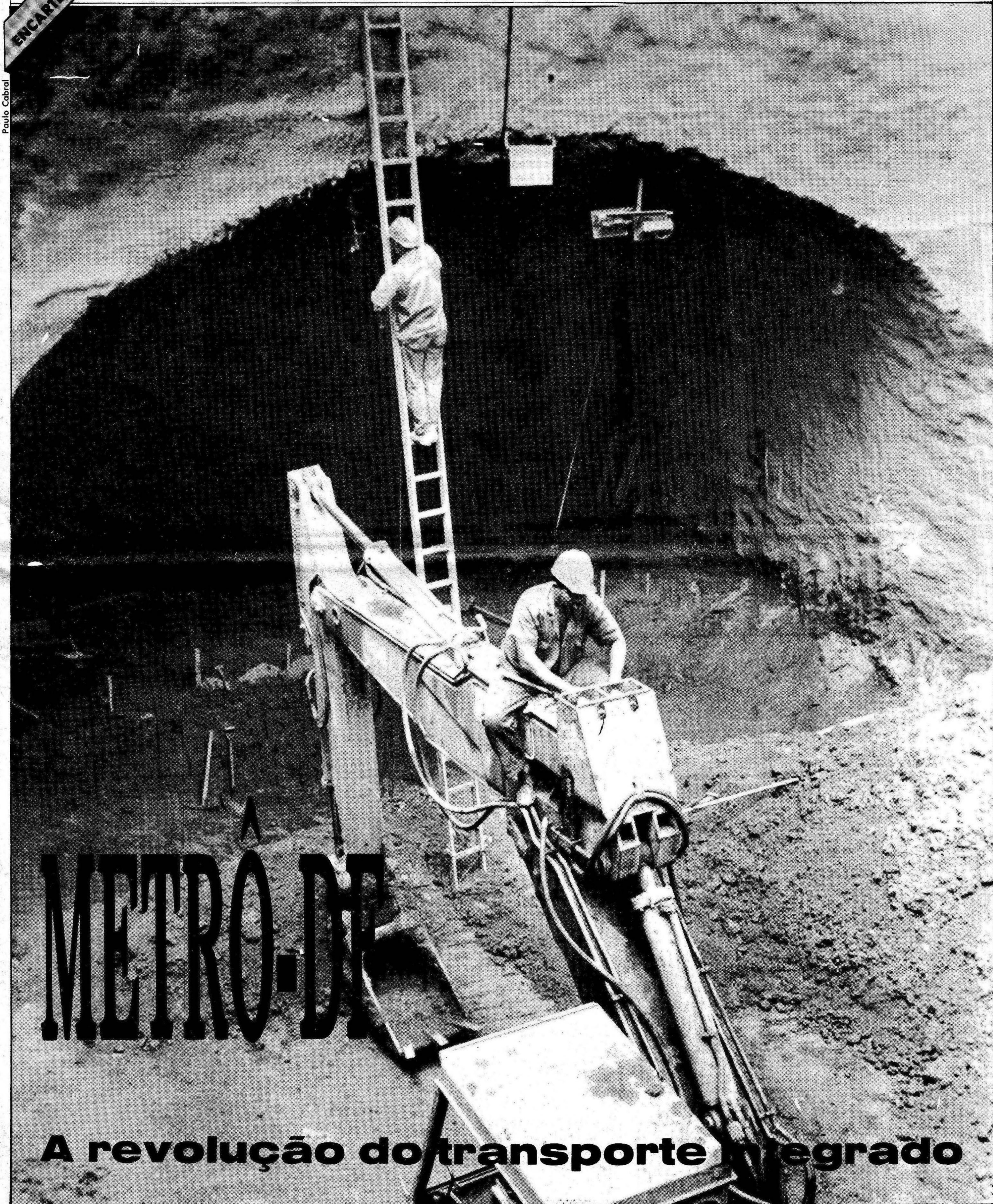


ENCARTE ESPECIAL

Jornal de Brasília

BRASÍLIA/DF SEXTA-FEIRA, 2/9/92

Paulo Cabral



METRO-DF

A revolução do transporte integrado

Arruda vê melhor qualidade de vida

Seu Francisco da Silva, um trabalhador brasileiro, morador de uma cidade-satélite, acorda cedo e diariamente utiliza ônibus coletivo para ir trabalhar. Além de esperar algum tempo na parada, o ônibus gasta aproximadamente uma hora para chegar até a Rodoviária do Plano Piloto, onde ele tomará nova condução. São mais de quatro horas perdidas com transporte por dia. Quando o metrô estiver em funcionamento, esse tempo para ir de casa ao trabalho será drasticamente reduzido". A história é contada pelo secretário de Obras, José Roberto Arruda, ilustrando alguns dos benefícios do metrô: a rapidez e o tempo de espera (no máximo três minutos).

O tempo é o único bem não renovável e perda de tempo é contra o desenvolvimento e o bem-estar. O tempo gasto com transporte atualmente podia estar sendo usado para o lazer, por exemplo", declara o engenheiro José Roberto Arruda, secretário de Obras e um dos grandes entusiastas da obra do metrô. Ele foi um dos primeiros a acreditar no projeto, que se tornou meta do Governo Roriz. O secretário, inclusive, participou das viagens ao exterior na época da campanha em busca das tecnologias mais recentes na área de transporte de massa rápido e eficiente. A construção "que viaja a todo vapor" tranquiliza Arruda: "Bus-

camos o caminho da eficiência, que está dando certo".

Entre os aspectos positivos, o secretário de Obras destaca: "O metrô será um elemento estruturador do desenvolvimento urbano e permitirá um crescimento ordenado do Distrito Federal; beneficiará o processo de expansão urbana, pois contribuirá para desconcentrar as oportunidades de trabalho e renda; minimizará os conflitos inerentes ao crescimento urbano nas áreas de tráfego, segurança e adensamentos populacionais; vai melhorar as possibilidades de acesso às diversas zonas urbanas e, desse modo, ao desenvolvimento econômico descentralizado".

Para José Roberto Arruda, é importante lembrar também os passos que deram origem ao metrô, que a cada dia se consolida em suas várias frentes de trabalho, espalhadas ao longo do seu trajeto. A construção do metrô foi debatida com vários segmentos da sociedade, "não somente durante o processo eleitoral e nas urnas". Após essa etapa, uma equipe técnica se reuniu para iniciar os trabalhos: primeiro, para analisar sua viabilidade técnico-econômica a depois para preparar um projeto, em tempo recorde. Outro aspecto importante foi a elaboração do Estudo de Impacto Ambiental, com seu respectivo relatório (Rima), debatido pela comunidade do Distrito Federal, políticos e entidades li-

gadas à defesa do meio ambiente.

"A audiência pública do Estudo de Impacto Ambiental do metrô foi uma das mais democráticas do país", observa. Na audiência, foram feitas diversas sugestões, aceitas pelo Grupo Executivo do Metrô. A principal delas mudou o trajeto no Plano Piloto — inicialmente previsto para passar sob a avenida W/2 Sul. A sugestão foi para que a obra fosse realizada junto ao Eixinho Oeste, o que acabou trazendo menos transtorno à população. "A participação popular foi decisiva, inclusive, para definir essas questões consideradas como parte técnica da obra", destacou o secretário.

Concorrência — A concorrência pública internacional para a construção do metrô do Distrito Federal pode ser considerada, de acordo com José Roberto Arruda, como um exemplo. "A concorrência foi uma das mais claras entre as realizadas até hoje. O índice de nacionalidade das empresas serviu como critério de desempate, numa licitação sem cláusulas subjetivas", observou. Dois grandes consórcios foram os concorrentes. O Brasmetrô, liderado pela Camargo Corrêa e integrado pelas empresas Odebrecht, Andrade Gutierrez, Serveng Civilsan, Inepar, Mafersa, CMW e TCI, foi o consórcio vencedor. A obra total está orçada em US\$ 650 milhões, com o custo do quilômetro considerado o mais ba-

rato, entre obras similares feitas no País.

Enquanto o metrô do Rio de Janeiro teve o custo por quilômetro de US\$ 170 milhões e o de São Paulo custou Cr\$ 270 milhões, o quilômetro, no Distrito Federal, está orçado em US\$ 13 milhões. "Aqui o metrô está sendo implantado no momento certo. O baixo custo da obra se deve ao fato de que não será necessário desapropriar as áreas por onde ele passará", disse Arruda. Além disso, a característica plana dos locais por onde passarão os trilhos — a inclinação máxima é de seis por cento — e a existência de linhas elétricas por toda a extensão do percurso a ser percorrido pelos trens são motivos que contribuem para baixar o preço da construção.

"A exemplo de outras cidades do mundo, como a cidade-irmã de Brasília, Roma, na qual o centro histórico foi preservado, o Plano Piloto será também preservado. Não há dúvidas, o metrô vai além do transporte de massa e viabilizará o desenvolvimento da capital. Se o lote urbanizado resgatou o direito à cidadania, o metrô vai resgatar o direito à dignidade", declara. Ao contrário de outras cidades que somente construíram o metrô depois de formados adensamentos populacionais próximos aos locais de trabalho dos habitantes de áreas mais distantes, em Brasília — com o metrô — ninguém precisará deixar sua residência para viver sem a menor qualidade porque falta um transporte rápido que o leve de volta ao lar no final do expediente.