

Trajetória do metrô



Com 33 estações, o metrô ligará o Plano Piloto a algumas das cidades-satélites mais pobres da região, como Samambaia e Ceilândia

Brasília inaugura seu metrô em 94

■ Obras dão empregos a mais de 10 mil pessoas e estão livres de cortes de verbas

LUIZ ROBERTO MARINHO

BRASÍLIA — O metrô de Brasília, cuja construção, de mais baixo custo do mundo, está sendo fiscalizada pela própria comunidade, é um dos raros empreendimentos a escapar dos cortes e remanejamentos de verbas federais propostos no projeto da lei orçamentária de 93 pelo Ministério do Planejamento. Orçado em US\$ 600 milhões, com 40% das obras civis já concluídas, e não só com dia, mas até com hora marcada para a inauguração — 17h de 21 de abril de 1994 —, o metrô livrou-se da fúria da tesoura do ministro Paulo Haddad principalmente por estar empregando, no meio de recessão do país, 10 mil trabalhadores.

Um dos primeiros defensores da intocabilidade das verbas do metrô é o líder do governo na Câmara, deputado Roberto Freire (PPS-PE), que tem ao seu lado pelo menos dois outros deputados federais, eleitos pelo Distrito Federal — o também comunista Augusto Carvalho e o petista Chico Vigilante. Aliadas óbvias dos três na heterodoxa aliança são as construtoras Camargo Corrêa, Mendes Junior, Norberto Odebrecht e Serveng-Civilsan, que lideram o consórcio Brasmétrô, responsável pela construção. E também empresas como a Mafersa, que fornecerá os vagões e foi buscar no metrô de Brasília grande parte do lucro de US\$ 1 milhão que terá no atual exercício, depois de um prejuízo de US\$ 30 milhões há um ano, quando foi privatizada.

No Ministério do Planejamento, assessores de Haddad confirmam que o metrô escapou dos cortes, mantendo a dotação de US\$ 30 milhões do Tesouro no próximo ano, como estabelecia o projeto original da lei orçamentária. Justificam a preservação do metrô

não só pelos 10 mil empregos diretos que a obra está gerando na capital federal e por outros milhares de empregos nas empresas envolvidas na obra, como pela pouca participação da União no esquema financeiro do empreendimento — cerca de 25%. Ressalvam que se o cronograma do metrô for antecipado, poderá haver reescalonamento nas liberações do Tesouro ao longo de 93.

Transparência — Os US\$ 600 milhões que serão aplicados no metrô estão salomonicamente repartidos, com US\$ 150 milhões para cada um, entre um empréstimo do BNDES e outro da Finame, subsidiária do BNDES, mais a participação da União e do Governo do Distrito Federal (GDF). Até setembro, o BNDES havia liberado US\$ 60 milhões e a Finame US\$ 35 milhões, enquanto a União desembolsara US\$ 30 milhões e o GDF US\$ 40 milhões, somando investimentos de US\$ 165 milhões, correspondentes a 27,5% do total.

Além da fiscalização normal, a cargo do TCU (Tribunal de Contas da União), BNDES e da Secretaria da Fazenda do GDF, as aplicações de todos estes recursos estão sendo acompanhadas pela comunidade de Brasília, através da Comissão de Acompanhamento das Obras do

Metrô. Constituída há duas semanas, a Comissão tem representantes de oito entidades — UnB (Universidade de Brasília), OAB-DF, Sindicato dos Engenheiros, Instituto dos Arquitetos, Sindicato dos Jornalistas, Clube de Engenharia, Conselho Regional de Engenharia, Arquitetura e Agronomia e Conselho Regional de Contabilidade.

“São todos legítimos representantes da sociedade organizada, que poderão conferir de perto a transparência e lisura com que a obra está sendo executada”, sublinha o secretário de Obras do GDF, José Roberto Arruda. A Comissão de Acompanhamento se reunirá mensalmente para analisar os relatórios das empreiteiras e emitir pareceres sobre o andamento das obras. Seus integrantes farão visitas periódicas ao canteiro e podem solicitar qualquer informação complementar que acharem necessária. “O GDF abre as portas de uma obra importante à fiscalização pública”, avalia o representante do Instituto dos Arquitetos na comissão, Antonio Carlos Moraes de Castro.

Enquanto se prepara para fiscalizar a construção do metrô, Castro, como os outros brasilienses, não tem como se queixar dos transtornos da obra, que são pequenos se comparados à construção de outros metrô — uma outra característica do metrô de Brasília. Para atenuar ao máximo os inconvenientes do canteiro de obras no dia-a-dia do Plano Piloto, o GDF exigiu do consórcio Brasmétrô a manutenção de equipes que lavam as rodas e as caçambas dos caminhões toda vez que saem do canteiro, de modo a não sujar a cidade com barro, areia e cimento.

Luiz Antonio



Algumas estações estão com as obras adiantadas

Custo baixo por quilômetro

Com um custo por quilômetro de US\$ 13 milhões, o mais baixo do mundo, os 40 quilômetros do metrô de Brasília equivalem a apenas três quilômetros do metrô de São Paulo no seu trecho mais caro, a Avenida Paulista. O secretário de Obras do GDF, José Roberto Arruda, alinha as razões básicas para o baixo custo do metrô brasiliense: as terras são do GDF, o que elimina a necessidade de desapropriações; o terreno do traçado do metrô é plano e é simples a tecnologia aplicada na construção, totalmente nacional.

O metrô de Brasília está classificado como VLT (Veículo Leve Sobre Trilhos), um estágio entre o ônibus, de capacidade entre 10 e 15 mil passageiros/hora, e o metrô convencional ou pesado, que suporta uma demanda acima de 35 mil passageiros/hora. Comparativamente ao metrô de Brasília, o custo por quilômetro do metrô de São Paulo na linha Norte-Sul é de US\$ 96 milhões e o do Rio alcança US\$ 120 milhões. O metrô ligará ao Plano Piloto as cidades-satélites de Ceilândia, Samambaia e Taguatinga, onde moram 1,2 milhão de pessoas. Ceilândia e Samambaia são as cidades mais pobres de Brasília. “Com o metrô, estamos pensando não na Brasília

que todo mundo conhece, de terça à quinta-feira, no trajeto aeroporto/Congresso Nacional/aeroporto, mas na Brasília real, onde há pobreza, crime e favela”, sentencia o governador Joaquim Roriz, ao justificar a obra.

O secretário de Obras do GDF assinala que, com o metrô, o Governo do Distrito Federal está fazendo uma política urbana preventiva. José Roberto Arruda detalha Perlman: “no Rio de Janeiro de 15 anos atrás, a empregada doméstica morava na Zona Norte e gastava um tempão dentro do ônibus para chegar na casa da patroa, no Leblon. O que ela fez? Foi morar na Rocinha, perto da patroa, e de lá não volta mais para a Zona Norte. Foi preciso construir um metrô, a custo caríssimo, para tentar remediar uma situação já estabelecida. É isto que queremos evitar em Brasília, antes que a capital federal, com pouco mais de 30 anos, se inviabilize”.

Nova área — Das cidades-satélites de Samambaia e Ceilândia ao Plano Piloto e vice-versa, gasta-se, em média, hoje, com o tempo de espera pelo ônibus, duas horas, tal a atual precariedade do sistema de transporte coletivo da

capital federal, em que 2.200 ônibus, boa parte dos quais precisa ser trocada, têm de atender a uma demanda de 24 mil passageiros/hora, quando o ideal seria uma demanda entre 10 mil e 15 mil passageiros/hora. Renovar a frota de ônibus custaria os mesmos US\$ 600 milhões que vai custar o metrô, com o inconveniente de que sua vida útil média é de sete anos, informa o secretário de Obras.

Com o metrô, o tempo máximo de percurso será de 31 minutos. A população das duas cidades, que trabalha, em sua grande maioria, no Plano Piloto, continuará morando onde está, sem o risco de se favelizar o Plano Piloto, explica Arruda. Ao longo do trajeto do metrô, que correrá 31 quilômetros em superfície, vai surgir uma nova cidade-satélite, Águas Claras, destinada à classe média, atenuando o grave problema habitacional de Brasília. O terreno será vendido pelo GDF prioritariamente a cooperativas habitacionais, o que significa apartamentos a preços mais acessíveis. Serão construídas 36 mil unidades, capazes de atender a 160 mil moradores.