

Governador conhece primeiro carro do metrô

São Paulo — O governador Joaquim Roriz conheceu ontem na fábrica da Mafersa, em São Paulo, o primeiro carro do metrô. A encomenda foi feita há um ano e 20 dias e a entrega das primeiras unidades, que serão testadas no próprio canteiro de obras, está prevista para julho. “Estamos ultimando os estudos que definirão como será feito o deslocamento dos carros de São Paulo a Brasília. E isto estará concluído dentro de no máximo 15 dias”, explicou o presidente da Mafersa, Carlos Roberto Doll, numa rápida reunião antes do início da visita às instalações da empresa.

Doll parabenizou Roriz pela “coragem de fazer um investimento tão alto num momento de crise” e agradeceu por ele ter evitado “a completa falência da indústria ferroviária nacional”. O presidente da Mafersa lembrou que a encomenda do metrô de Brasília, feita no início de 1992, após um processo de licitação pública vencido pelo Consórcio Brasmétrô, ocorreu imediatamente depois de o setor ter registrado o pior desempenho de sua história (1991) e ter “beirado a morte”.

O vice-presidente da Associação Brasileira da Indústria Ferroviária (Abifer), Reinaldo Fischer,

destacou as qualidades técnicas do sistema a ser implantado em Brasília. “É o melhor e mais moderno do Brasil e talvez do mundo. Teremos em Brasília um metrô de Primeiro Mundo para uma cidade de Primeiro Mundo”.

Além do presidente da Mafersa e do vice da Abifer, acompanharam o governador Joaquim Roriz na inspeção ao primeiro carro do metrô o presidente da Rede Ferroviária Federal, Osires Guimarães, que representou o ministro dos Transportes, a vice-governadora Márcia Kubitschek, os secretários de Obras, José Roberto Arruda, de Transporte, Newton de Castro, de Trabalho, Renato Riella, da Fazenda, Everardo Maciel, e de Comunicação Social, Welington Moraes. Representando a Câmara Legislativa compareceu o presidente da Casa, Benício Tavares (PTR). Pela bancada federal estiveram presentes o deputado Osório Adriano (PFL) e o senador Valmir Campelo (PTB).

O governador Joaquim Roriz defendeu a retomada do desenvolvimento como o caminho para acabar com o desemprego e a fome no Brasil. “Os homens públicos e os empresários precisam ter coragem e determinação para tirar este País da crise. Investir é

fundamental. Só assim resolveremos uma questão fundamental, que é o desemprego, e colocaremos pão na mesa do trabalhador”.

Muito aplaudido por cerca de mil operários que o ouviam, Roriz destacou que o metrô, apesar de ser uma obra que visa solucionar o problema do transporte coletivo em Brasília, está movimentando a economia de outras unidades da Federação. “Estamos gerando cerca de oito mil empregos — diretos e indiretos — no Distrito Federal, em São Paulo, em Minas Gerais e no Paraná”, ilustrou.

Segundo o governador, alguns o consideraram “açodado e até irresponsável” ao registrar em cartório o compromisso de concluir o metrô ainda em sua gestão. “Aceito todos os adjetivos, mas tudo o que faço é pensando num país mais justo, mais fraterno. E hoje, o que parecia irresponsabilidade é um empreendimento reconhecido em todo o Brasil”.

Roriz reiterou uma determinação de inaugurar o metrô no dia 21 de abril do próximo ano, numa viagem entre Samambaia e o Plano Piloto. “Tenho insistido nesta data por uma razão muito simples: não podemos diminuir o ritmo da obra”.



Roriz é elogiado na Mafersa em São Paulo pela coragem de fazer um investimento tão alto como o metrô

Visita emociona os funcionários

Os operários da fábrica da Mafersa se emocionaram com a visita do governador Joaquim Roriz ao parque industrial da empresa, em São Paulo. Apesar do protocolo prever a entrega de placas com inscrições de agradecimento pela encomenda que garantiu emprego da grande maioria, alguns deles não se contiveram e interceptaram o governador para agradecer por sua “coragem e determinação”.

Antes de chegar ao palanque Roriz recebeu outras demonstrações de carinho. Alguns aplaudiram e outros faziam comentários com os colegas. “É este o homem do metrô”, quis saber o chapeiro João de Deus, 45 anos, cinco filhos, ao ter confirmação, emendou: “este deveria ser o próximo Presidente do Brasil”.

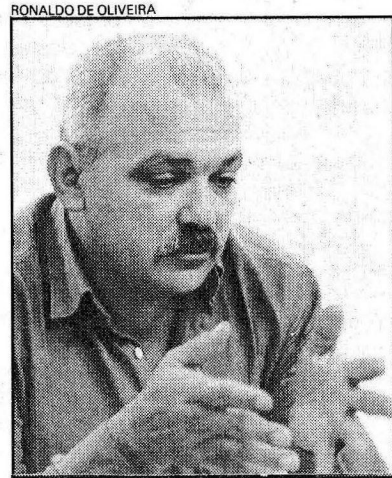
Almoço — Depois de conhecer as dependências da Mafersa e de inspecionar o primeiro carro do metrô, o governador almoçou no refeitório da empresa acompanhado dos trabalhadores. “Faço questão de estar com vocês aqui no banquete para demonstrar o carinho e respeito que tenho pelos trabalhadores brasileiros”, disse Roriz.

Sindicalista elogia Roriz

O presidente do Sindicato dos Metalúrgicos de São Paulo e da Força Sindical, Luiz Antônio Medeiros, elogiou o governador Joaquim Roriz por ter resolvido uma questão fundamental para uma parcela dos trabalhadores brasileiros — o desemprego. “O trabalhador não quer pedir esmola, não quer assaltar e muito menos ver seus filhos passando fome. Ele quer emprego e bom salário e, a partir daí, oferecer dignidade para sua família”, disse o sindicalista, enaltecendo o governador pela “coragem de fazer esta empreitada num momento tão agudo da crise nacional”.

Para o presidente da Força Sindical, o mais importante da obra do metrô brasileiro é a valorização da indústria brasileira. “Temos acompanhado atentamente este trabalho desde o início e estamos emocionados por constatar que desde o parafuso até os equipamentos mais sofisticados, tudo é produzido em nosso país. Isto nos dá uma certeza: o metrô de Brasília terá os melhores trens do Brasil e talvez do mundo, pois eles estão sendo construídos com todo o amor dos operários da Mafersa”.

A decisão de usar exclusivamente tecnologia brasileira foi



Medeiros: indústria é valorizada

atribuída pelo governador Joaquim Roriz ao deputado Osório Adriano (PFL).

“Antes de fazermos a licitação, visitamos os sistemas do Primeiro Mundo, no Japão, na Alemanha, na Itália, na França e nos Estados Unidos. Mas, na hora de definirmos os critérios da construção, foi o deputado Osório Adriano quem nos alertou para a capacidade da indústria nacional, especialmente da Mafersa, capaz de se equiparar às grandes potências econômicas sem, no entanto, perder em qualidade e segurança”, revelou Roriz.

Inauguração está confirmada para 94

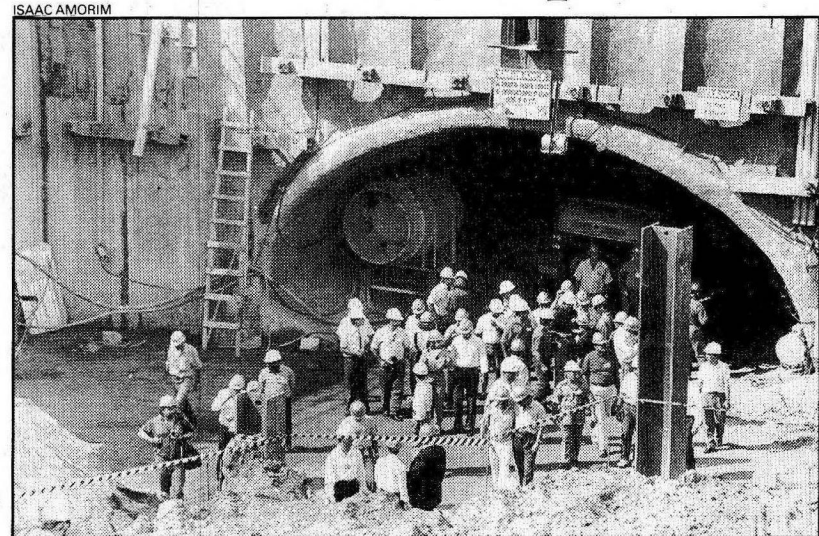
As obras do metrô, que completaram um ano no último dia 7, já estão 40 por cento concluídas, e a inauguração está prevista para o dia 21 de abril de 1994. Privilegiando mão-de-obra e empresas locais, o metrô já criou dez mil empregos diretos e indiretos, reaquecendo a economia do DF e a indústria ferroviária brasileira. De acordo com o secretário de Obras, José Roberto Arruda, “uma das mais importantes decisões do governador Joaquim Roriz foi a de viabilizar o metrô através da tecnologia nacional”.

Arruda destaca que o processo de concorrência foi transparente e obedeceu às normas da Constituição, adotando como critério de desempate o índice de nacionalização das empresas concorrentes. O consórcio vencedor é composto por oito firmas. O coordenador especial do metrô, Paulo Victor Rada, lembra a ausência de acidentes de trabalho nas frentes de serviço, a preocupação ambiental e as benfeitorias nas cidades-satélites.

Fazendo um balanço das atividades do metrô, Paulo Victor enfatiza a importância da formação da Comissão Permanente de Fiscalização de Obras, composta por membros de entidades representativas da sociedade civil. Apesar das chuvas, as obras têm estado sempre 60 dias à frente do cronograma.

Atualmente o metrô está na fase de obras de infra-estrutura e fabricação de equipamentos. Nesta etapa prioritária, que consiste em 40 quilômetros de via dupla, com 27 estações, as obras civis estão sendo executadas por todas as frentes no Plano Piloto e satélites.

Números — A construção contabiliza hoje 39 frentes de serviço, 270 equipamentos de grande porte, quatro pátios de fabricação



Nessa etapa prioritária as obras são executadas por todas as frentes

de pré-moldados e uma fábrica completa de dormentes de concreto. Além disto, em função das obras do metrô, foram entregues dois viadutos: o da Ceilândia (na avenida Hélio Prates) e o da Estrada Parque do Contorno de Samambaia, com 25 metros de comprimento.

Outros sete viadutos estão em fase de construção: Avenida Sandu; Estrada Parque Contorno de Taguatinga (EPCT); Estrada Parque Vicente Pires (EPVP); Estrada Parque Indústria e Abastecimento (EPIA); Estrada Parque Contorno Norte (EPCN) e mais dois viadutos em entrequadradas da Ceilândia.

No cômputo geral dos trabalhos, também merecem destaque a execução das pontes destinadas à proteção dos córregos (Taguatinga, Guará e Vicente Pires); o andamento da linha do metrô em Ceilândia; as 15 estações em construção (oito no Plano Piloto, três em Samambaia e três na Ceilândia) e a abertura de nove frentes de escavação no Plano Piloto. Em janeiro foi inaugurado o túnel

na área central de Taguatinga.

Seguindo a recomendação do GDF, o contrato entre o metrô-DF e o Consórcio Brasmétrô priorizou a contratação de mão-de-obra local, bem como, quando possível, a subcontratação de empresas brasileiras. Assim, foi possibilitado que firmas genuinamente candangas participassem da construção. Ao todo, há 70 empresas subcontratadas na construção civil.

Tecnologia — A execução do metrô do Distrito Federal também movimentou a economia de outros estados. A montagem dos trens está sendo feita na Mafersa, em São Paulo e em Contagem (MG), tendo sido iniciada com uma antecipação de 20 dias no cronograma. A chegada do primeiro trem em Brasília está prevista para agosto, e em setembro deverão acontecer os primeiros testes, no trecho Samambaia — Águas Claras.

O equipamento elétrico está sendo produzido em Curitiba, e o sistema de sinalização e telecomunicação em São Paulo.

O que disse aos empresários:

“Desnecessário dizer da honra e emoção que sinto em estar recebendo o título de ‘Ferroviário do Ano’, aqui, na Fiesp. Mais, no entanto, que o sentimento pessoal, vale ressaltar o aspecto fundamental desta premiação: ela confirma o acerto de nossa política no governo do Distrito Federal.

Quando decidimos implantar o metrô em nossa cidade, tendo em vista a disfuncionalidade de seu sistema de transportes, não faltaram vozes críticas e veementes a condená-lo. De um lado, dizia-se que, estando o País em crise, não seria o momento oportuno: de outro, questionava-se a própria utilidade da obra.

Hoje, felizmente, o que vemos é consolidar-se a consciência de que se trata de obra não apenas fundamental para o desenvolvimento de Brasília — pela integração que propiciará entre suas cidades-satélites e o centro da cidade —, como também, em termos relativos, de obra de custo bastante razoável.

Basta compará-la a obras análogas de outros países. Na Venezuela, por exemplo, o custo por quilômetro do metrô foi de 117 milhões de dólares. Em Hong Kong, foi de 112 milhões de dólares, em Nagaya, no Japão, de 111 milhões de dólares. Em São Paulo foi de 130 milhões de dólares.

Além dessa economia — obtida através da racionalização de gastos e não de concessões em qualidade — ressaltar-se que nosso sistema está sendo implantado com tecnologia totalmente nacional. Todas as compras de equipamentos estão sendo realizadas junto à indústria brasileira, desde o mais simples parafuso, até o vagão, passando por todos os seus componentes.

O Metrô de Brasília — Na verdade um metrô leve, quase totalmente na superfície — é uma obra de 40 quilômetros, dos quais apenas nove quilômetros subterrâneos, com 27 estações e projetado para 325 passageiros cada um. O sistema vai atender a demanda de 27 mil

passageiros/hora. Ligando o Plano Piloto às satélites do Guará, Taguatinga, Ceilândia e Samambaia.

Em Brasília, há três anos, quando assumi meu primeiro período de governo, já existiam 62 favelas, a maioria no Plano Piloto. Erradicamos todas elas, assentamos 90 mil famílias, um terço da população de Brasília, em áreas previstas para expansão urbana no plano diretor da cidade. As famílias foram assentadas em lotes semi-urbanizados, que hoje já receberam água potável, saneamento básico, luz elétrica, galerias de águas pluviais.

Com o metrô, estamos convencidos de que o processo de favelização em Brasília será contido definitivamente. Com ele estamos estruturando a cidade, possibilitando a preservação do Plano Piloto na sua concepção original de cidade-capital e dando às cidades-satélites condições de vida digna, sem que as pessoas sejam forçadas a adensar os espaços centrais da cidade.

Não é só, desde o ano passado, as obras do metrô iniciaram um processo de absorção de mão-de-obra da construção civil, empregando mais de quatro mil pessoas. De agora até o final do ano, o metrô estará absorvendo cerca de seis mil pessoas em suas obras civis, somente em Brasília.

Fora de Brasília, as obras do metrô estão também gerando empregos diretos e indiretos na indústria, em escala expressiva. Os trens do metrô estão em fase de fabricação na Mafersa, em São Paulo e em Contagem, Minas. O equipamento elétrico está sendo produzido na indústria Inepar, em Curitiba. E o sistema de sinalização e telecomunicações está sendo desenvolvido pela empresa CMW, em São Paulo.

Contando com as subempreiteiras e fornecedores, já foram criados, ao todo, mais de dez mil empregos diretos e indiretos em todo o País, em função do metrô do Distrito Federal.

A população já anteviu isso e aprova maciçamente o metrô (83

por cento, segundo as pesquisas). Estudos de viabilidade econômica dos BNDES indicam que, com a instalação do metrô, haverá substancial redução de custos operacionais, pois permitirá a retirada de circulação de numerosos ônibus e poupará a cidade do ônus cíclico de renovação de frota, estimada em 600 milhões de dólares.

Ainda quanto às vantagens econômicas da obra para Brasília, convém lembrar que não se limitam à sua finalidade específica. O metrô viabiliza o atendimento a outras funções de caráter igualmente prioritário, pois funciona como um eixo, que direciona o crescimento do Distrito Federal, preservando o Plano Piloto do uso desordenado do solo — e do consequente caos urbano — e mantendo sua concepção original.

Para uma cidade tombada pela Unesco como Patrimônio Cultural e Arquitetônico da Humanidade, uma garantia de que não será desfigurada pela expansão econômica e populacional.

O aporte da iniciativa privada na construção das estações — que contarão com áreas comerciais e espaços culturais — garantirá a viabilidade econômica e o custeio daquelas unidades.

Diante de tudo isso, senhoras e senhores, estou certo de que a construção do metrô em Brasília é obra divisora de águas na história da cidade. Ao receber este honroso prêmio, de ‘Ferroviário do Ano’, agradeço comovido a revista Ferroviária, à Abifer, à Indústria Ferroviária e à Fiesp. E sinto-me no dever de compartilhá-lo com meu secretariado no governo do Distrito Federal e com a população da cidade, que sempre apoiou esta iniciativa.

No dia 21 de abril de 1994, às 17h, se Deus quiser, estaremos inaugurando o metrô de Brasília e marcando o início de uma nova era de prosperidade na história de Brasília. Este prêmio, estejam certos, é um precioso estímulo para que esta meta seja alcançada com pleno êxito”.