

Brasília ganha metrô em 365 dias

Otávio Veríssimo

Faltam 365 dias para a inauguração do metrô. Muito mais do que uma simples aposta se o GDF será ou não capaz de cumprir o compromisso assumido pelo governador Joaquim Roriz, o que está em jogo é a postulação de Brasília como centro de decisões latino-americanas. Mas, o que teria a ver o metrô com isso? Simples: a história contemporânea nos ensina que às decisões econômicas e políticas correspondem, obrigatoriamente, adaptações espaciais e de mercado, de lenta maturação.

A integração dos mercados continentais é hoje uma tendência mundial em franca expansão. A Europa pretende negociar com uma moeda única já no ano que vem; Canadá, Estados Unidos e México avançam rumo à consolidação de um tratado de livre comércio na América do Norte; enquanto no Hemisfério Sul, o Mercosul surge como ponto de partida para a união do mercado latino-americano.

Essa postulação de Brasília como centro de decisões latino-americanas tem como pressupostos a percepção de que a América do Sul só poderá tornar-se viável se negociar unificadamente e em bloco; que essa negociação requer o estabelecimento de regras consensuais e a criação de uma entidade com foro e estrutura supranacionais responsável pelo controle, gerenciamento e sede das atividades daí decorrentes; e que o Brasil dispõe de todas as condições para sediar essa entidade, sendo que nesse espaço econômico compete a Brasília desempenhar um papel preponderante, dada a sua condição de capital do maior país em população, extensão territorial e em mercado da América Latina, além da centralidade de sua posição geográfica.

Trunfos — “Para vencer essa disputa há pré-requisitos a cumprir”, reconhece estudo encaminhado ao antigo Conselho de Arquitetura, Urbanismo e Meio Ambiente, hoje denominado Conselho de Planejamento Territorial Urbano (Conplan). Dentre esses pré-requisitos figuram a instalação de equipamentos de comunicação de última geração; centros de pesquisas de tecnologia de ponta; centros de formação superior, reconhecidos e voltados para a inovação em todas as áreas; espaços conformados de modo a poder acolher as mais diversas atividades; complexos gerenciais e empresariais; e estruturas complementares de suporte — comércio, serviços e habitações.

“A presença em Brasília de unidades de estudo em biotecnologia e de uma universidade que é terceira do País em pesquisa, além do significativo mercado de informática faz do Distrito Federal um espaço econômico-político, que alia à sede das decisões, com apreciável dinâmica, a pesquisa e a produção”, diz o mesmo estudo. “Reflexo disso é o número não desprezível de empresas de porte que vieram marcar, com sua presença em Brasília, a vontade de atuar, seja na instância político-econômica, seja por seu ingresso num mercado em expansão”.

O metrô, nesse contexto, surge como indutor de uma ótica espacial que reflita a posição privilegiada da capital no quadro sul-americano. O fato de Brasília estar completando 33 anos e ainda não ter encerrado o ciclo de ocupação de seu espaço central é uma vantagem, pois não há a necessidade de recorrer a onerosas reformulações em seu território tal qual ocorreu em outros centros de decisões como Bruxelas, Strassburg, Paris, Genebra e mais recentemente Berlim. Ao contrário, o metrô surge como organizador de novas ocupações, criando estruturas que possam atrair e acolher atividades, que se proponham a trabalhar no sentido dessa nova “ordem continental”.

O próprio Roriz tem procurado, de um modo muito peculiar, estimular os agentes econômicos locais para promover a retomada do crescimento de uma forma ordenada e consistente. O programa de parceria com a iniciativa privada, lançado há cerca de 15 dias, é o exemplo mais recente. “Essa parceria está ocorrendo no momento exato em que volto minhas atenções para o ano 2000”, afirmou.

MARCOS DE OLIVEIRA



Com inauguração prevista para abril de 94, o metrô coloca Brasília no centro das decisões latino-americanas

Cronograma está sendo cumprido

“O metrô não é mais objeto de preocupação para o Governo do Distrito Federal. Com a aprovação do Orçamento Geral da União, todos os recursos para a obra estão assegurados. Resta-nos, portanto, cumprir o cronograma de execução das obras”, tem repetido o governador Joaquim Roriz ao longo das duas últimas semanas.

Essa declaração, associada à disposição demonstrada pelo governador em aglutinar todo apoio necessário à realização das Olimpíadas do ano 2000 em Brasília, coloca sobre os ombros do secretário de Obras, José Roberto Arruda, a responsabilidade não só pelo desenrolar das obras como também pelo fiel cumprimento do compromisso de se inaugurar o metrô às 17h do dia 21 de abril de 1994.

Arruda, entretanto, demonstra tranquilidade ao mesmo tempo em que apresenta dados capazes de convencer até mesmo os mais céticos: 40 por cento da obra já estão concluídas; mais de um terço das escavações na Asa Sul já foram realizadas; em setembro terá início os testes no trecho Águas Claras-Samambaia; o treinamento dos usuários no trecho Samambaia-Feira do Guará está previsto para ter início em janeiro do próximo ano, ficando para abril o início da operação comercial em toda a extensão do metrô e para outubro a conclusão da entrega dos veículos. Os últimos dados revelam ainda que, de um custo total de 690 milhões de dólares, a obra consumiu até o mês passado 270 milhões de dólares.

A linha do metrô terá 40 quilômetros de extensão, nove dos quais subterrâneos. Desse total de 40 quilômetros, 32 estão situados entre o Plano Piloto e a Ceilândia e oito quilômetros no ramal Samambaia. O projeto prevê um total de 30 estações, sendo que 27 já estão em construção.

A capacidade de transporte de cada veículo será de 325 passageiros, o que representará 1 mil 300 passageiros por trem, totalizando 400 mil passageiros por dia. De acordo com estimativas da Coordenadoria do Metrô, o novo sistema de transporte beneficiará cerca de um milhão 200 mil habitantes.

A previsão é de que a Estação Central, na Galeria dos Estados, receba diariamente 150 mil passageiros por dia.

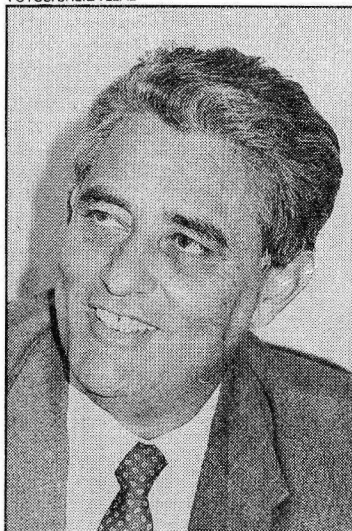
Oportunidades de negócios já atraem os empresários

A exemplo do que ocorre em outros metrô pelo mundo afora, o GDF está abrindo à iniciativa privada a possibilidade de participar do empreendimento. O primeiro passo nesse sentido foi dado semana passada, quando se reuniu pela primeira vez a Comissão Especial criada pelo governador Joaquim Roriz e que tem por objetivo identificar oportunidades de negócios ao longo da linha do metrô.

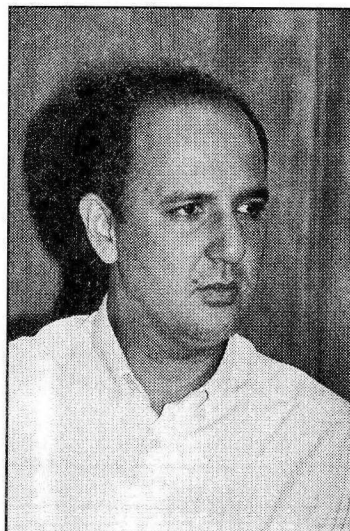
O objetivo é recriar em Brasília experiências bem-sucedidas, como a das principais estações do metrô de Tóquio, que acessam grandes centros comerciais, seja na zona central de Ginza, seja na área mais distante de Akihabara. O mesmo acontece em Toronto, no Canadá, onde a linha do metrô que serve a Yonge Street tem três estações ligadas a um imenso centro comercial chamado Eaton Center. Ou ainda o que se observa em Paris, onde as estações Auber, Opera e Havre-Caumartin ficam embaixo das famosas galerias Lafayette.

Para viabilizar essa parceria com a iniciativa privada, a Comissão Especial define inicialmente as áreas utilizáveis, com alternativas de usos possíveis, estabelecendo o preço da área de acordo com os padrões de mercado. Já à iniciativa privada compete analisar as alternativas de negócios e optar pelo pagamento direto ao GDF ou responsabilizar-se pela construção da estação contígua à área de seu interesse e por parte da infra-estrutura

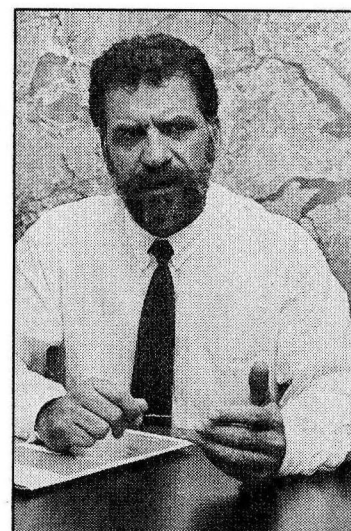
FOTOS: SHEILA LEAL



Roriz: promessa será cumprida



Arruda: fiscal das obras



Vinícius, da Encol: participação

física da região onde seu empreendimento estará inserido.

Outra possibilidade de parceria será o oferecimento da oportunidade de participação na prestação de uma série de serviços.

Empreendimentos — Dentre as várias oportunidades de negócios ao longo da linha do metrô, duas se destacam pelo seu porte: o Setor Rodoviário Metropolitano e o Centro Metropolitano de Taguatinga. Não menos significativas são as oportunidades oferecidas na área central de Ceilândia e no Centro Urbano de Samambaia.

Embora não revele seus planos, a Encol, maior incorporadora do País

com sede em Brasília, já demonstrou interesse em empreender no Setor Rodoviário Metropolitano. “Não ficaremos de fora desse novo desafio”, determina o presidente da empresa, Pedro Paulo de Souza. Mais comedido, o diretor-regional Marcus Vinícius Viana revela que será o mercado quem determinará o tamanho da participação da Encol.

O Setor Rodoviário Metropolitano localiza-se no quadrante contido entre a Via Epia e o Setor Hípico, ou seja, na extremidade oposta ao conjunto formado pelo Carrefour e o ParkShopping. Sua principal característica é o fato de ser uma área central, equidistante das principais cidades-

satélites e Plano Piloto, reforçando o caráter regional do empreendimento e seu entorno imediato: Setor de Múltiplas Atividades Sul (ParkShopping, Carrefour e Peleção); Setor de Garagens e Concessionárias Sul; Setor de Oficinas Sul; Setor de Indústria e Abastecimento; Setor Policial; Setor Hípico; e Jardim Zoológico.

A proposta para o setor prevê dois pólos de geração de demanda: a nova Rodoviária Interstadual e a Estação do Metrô, interligados por uma rua 24

horas com comércio de galeria e área de restaurantes, além de área reservada a pequenos hotéis. Do outro lado, ladeando a praça central, foram previstos um centro comercial, um centro empresarial com hotel, salas de convenções, projeções, exposições e um shopping da construção.

Margeando a área central, que é dividida na parte de encontro com a Epia e a via de ligação com a W-3 Sul, foram localizadas outras atividades, áreas institucionais, um grande supermercado, posto de lavagem e lubrificação, áreas para concessionárias de veículos e um shopping do automóvel.