

Metrô de Brasília vai custar US\$ 1,2 bilhão

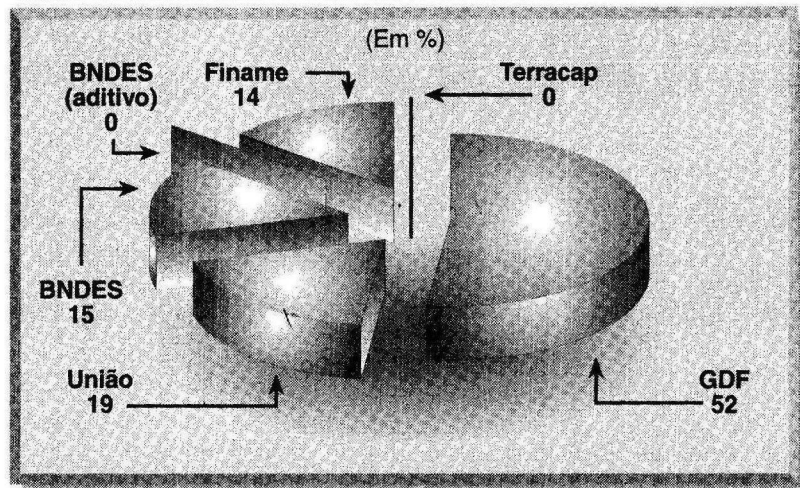
Orçado inicialmente em US\$ 690 milhões, primeira etapa ficará pronta em dezembro

GAZETA MERCANTIL

Maurício Corrêa
de Brasília

25 JUN 1997

Fontes de recursos



Fonte: GDF

Situada no centro geográfico da cidade, a antiga rodoviária de Brasília, que atualmente funciona como um terminal urbano, será fechada nas próximas semanas, por um longo período, ao final do qual será entregue ao público totalmente remodelada. O motivo principal da reforma está debaixo da terra: o túnel do metrô da cidade já chegou a apenas seis metros do terminal, onde será construída a estação central do metropolitano. A primeira etapa de operações está prevista para dezembro deste ano.

O metrô de Brasília tem resistido às críticas. Há cinco anos, quando foram iniciadas as obras, o seu custo total estava calculado em US\$ 690 milhões. O então governador, Joaquim Roriz, deixou o Palácio Buriti sem completar a obra, quando ela já havia consumido US\$ 713 milhões. Agora, segundo o presidente da Cia. do Metropolitano do Distrito Federal, engenheiro Setembrino de Menezes Filho, o custo deverá atingir US\$ 1,2 bilhão.

Ele, porém, explica a razão da diferença. "No orçamento inicial, não estavam computados detalhes técnicos fundamentais, como elevadores, escadas rolantes, sistemas de bilhetagem, fornecimento de peças e manutenção. Até parece que, antes, os administradores só estavam interes-

sados em construir estações e lançar trilhos, tudo com muita pressa." Um mês antes da eleição de 1994, a obra do metrô parou, por falta de dinheiro.

"Quando recebemos o governo, havia uma quantidade enorme de equipamentos já entregues pelos fornecedores, mas o cronograma das obras civis estava super-atrasado", explicou Menezes Filho, frisando que, na primeira etapa – ligando as cidades-satélites de Samambaia e Taguatinga ao Plano Piloto – serão utilizadas 10 das 28 estações previstas no projeto, numa extensão de 22 quilômetros.

O metrô de Brasília terá, no total, 41 quilômetros de extensão, sendo 32 de superfície e 9 subterrâneos. Na sua construção estão envolvidos alguns dos nomes mais expressivos da construção pesada brasileira, como Camargo Corrêa, Serveng, Andrade Gutierrez e Odebrecht, nas obras civis, e Inepar (energia) e CMW (sinalização e controle). A Mafersa está construindo os trens (já entregou 16 dos 20 contratados) e uma empresa brasiliense, a TCBR, é a projetista.

O governo do DF está fechando negociações com o Banco do Brasil, para receber, através da

Finaime, R\$ 35 milhões. Do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), virá uma suplementação de R\$ 254 milhões. A União deverá liberar recursos da ordem de R\$ 73 milhões. Para o secretário de Obras, Hermes de Paula, a generosidade federal com o metrô brasiliense é justificável. "O metrô não pode ser visto apenas como uma obra de um sistema de transporte. Muito mais do que isso, o metrô de Brasília será o indutor de um amplo processo de desenvolvimento urbano", explicou.

"Brasília tem que evoluir. Se quer ser importante, não pode prescindir do transporte metropolitano, que é o melhor sistema de transporte de massa", afirmou o secretário, salientando que, após a inauguração do metrô, "a cidade dará um salto de qualidade".

Hermes de Paula rebate todas as críticas dos que se posicionam contra o projeto, explicando que a maior concentração populacional do DF se situa exatamente nas cidades-satélites de Ceilândia, Taguatinga e Samambaia, que serão atendidas pelo metropolitano. Até dezembro de 1998, o projeto estará concluído, quando, segundo o secretário, o metrô estará transportando 134 mil pessoas por dia, o equivalente a 16% da População Economicamente Ativa do DF. "É uma obra de inquestionável valor social", afirmou o secretário, acrescentando que "só

fica contra o metrô, em Brasília, quem nunca entrou num ônibus no horário de pico".

O engenheiro Setembrino de Menezes Filho revelou que, a partir do momento em que os trechos começarem a entrar em operação, haverá uma transformação progressiva do "status" da atual Cia. do Metropolitano, que passará a se denominar Metrocap. Mas, segundo garante, não será uma mera mudança de nomes. Na realidade, o governo do DF quer fechar parcerias com a iniciativa privada, criando negócios em sociedade com empresas de vários ramos, nas áreas próximas às estações. "Não queremos ser estado-empresário. Mas, com os lucros obtidos nessas parcerias, vamos abater o déficit das operações", disse.

Na última sexta-feira, Menezes e o secretário se reuniram com a missão técnica da RATP, a estatal que administra o metrô de Paris. Junto com o metropolitano de São Paulo, a RATP presta assessoria na implantação do metrô brasiliense. "Temos a certeza que estamos privilegiando as camadas mais necessitadas, com um serviço que será de excelente qualidade. Precisamos mudar um conceito equivocado de algumas pessoas, que acreditam que à grande massa tem que ser servido o pior. Estamos fazendo um projeto decente", afirmou o secretário Hermes de Paula.