

O dinheiro trazido pela linha do trem

Economistas, especialistas em transporte e empresários discutem os negócios e mudanças que o novo transporte de massas trará às cidades

Rogério dy la Fuente
de Brasília

Na última quarta-feira, o impacto do início da operação comercial do metrô, prevista para ocorrer ao final da primeira quinzena de novembro, foi o tema da 11ª reunião do Grupo de Análise Conjuntural do Distrito Federal. Foram discutidos os reflexos do metrô no desenvolvimento urbano, o metrô dentro do novo sistema de transportes do DF e a possível implantação do chamado Trem do Entorno, ligando o ramal da RFFSA à linha principal do Metrô-DF.

A reunião do grupo é promovida mensalmente pelo Conselho Regional de Economia da 11ª Região (Corecon-DF) e pelo Sindicato dos Economistas do Distrito Federal (Sindecon) e tem o apoio da Gazeta Mercantil Distrito Federal (GZMDF). Foram expositores na reunião o subsecretário de Articulação e Desenvolvimento do Entorno do DF, Robério Sulz, o secretário de Transportes do DF, Henrique Luduvic, o presidente do Instituto de Planejamento Urbano e Territorial do DF (IPDF), Benny Schvasberg e o vice-presidente da Federação do Comércio do DF (Fecomércio), Arnaldo Sóter Braga Cardoso.

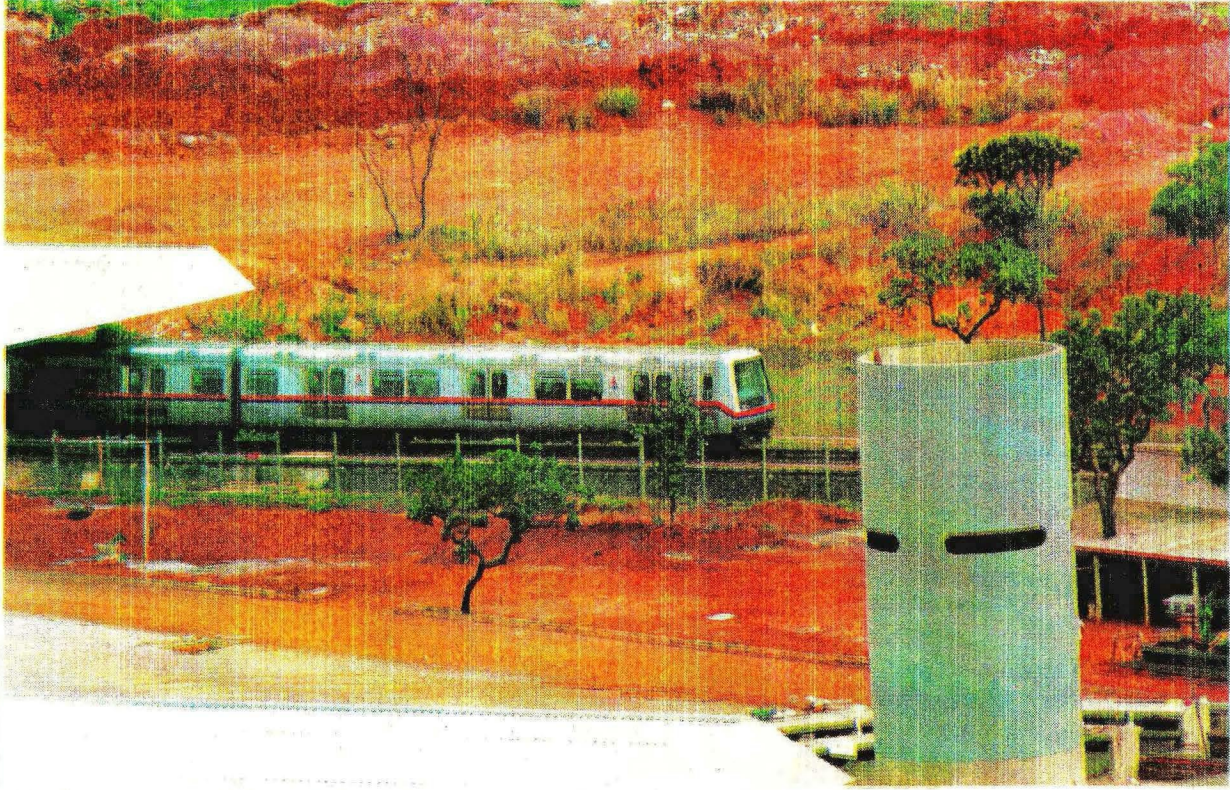
A principal discussão se deu sobre o papel do metrô como agente indutor do desenvolvimento urbano do Distrito Federal por onde passa sua linha. “A interferência do metrô na vida de Brasília se dá sob três aspectos: no uso do solo, na ocupação do solo e na valorização imobiliária”, avaliou o presidente do IPDF. Para Benny, é necessário definir que tipos de atividades será possível acomodar ao longo da linha e com que gabaritos.

Ele fez uma análise de como deverá se comportar cada cidade com o início da operação dos trens. A expectativa do presidente do instituto é que em médio prazo, aproximadamente 20 anos, o centro regional localizado entre Taguatinga, Ceilândia e Samambaia, bem como o Guará Street - proposta do governo para criação de um centro entre o Guará I e II - terão sua economia dinamizada e serão consolidados pelo metrô. “Samambaia também carece de um centro e as estações do metrô contribuirão para mudar a cara da cidade. No caso de Ceilândia, que já possui um centro ao longo da Avenida Hélio Prates, pensamos na criação de uma Área de Desenvolvimento Econômico (ADE) entre a curva do traçado, em Ceilândia Sul e o Córrego do Cortado”, revelou.

Para o secretário de Transportes, um projeto de lei que tramita na Câmara Legislativa do Distrito Federal prevendo a criação da empresa Metrocap, tem enorme importância. “Ela servirá para planejar e operar o metrô, explorar marcas, patentes, tecnologias por ele desenvolvidas e também organizar e explorar as áreas lindeiras e obter receitas com o uso das estações”, declarou Luduvic.

Integração

O secretário salientou a participação do novo meio dentro do sistema de transportes do Distrito Federal. Segundo ele, caso não tivesse sido projetado um modelo de sistema integrado, o metrô atenderia apenas 4% da demanda do transporte coletivo hoje existente. Com a integração, a expectativa é que o metrô atenda 14% dos 660 mil passageiros/dia do sistema de transportes do DF. “É necessário salientar que mudamos o conceito de integração. Não se trata de confinamento, mas um sistema moderno, com controle informatizado e que trará ao usuário um padrão de atendimento nunca antes havido”, complementou.



Evandro Matheus

De Samambaia até a Asa Sul o Metrô opera experimentalmente das 6h às 20 h e faz o trajeto em 24 minutos

Para o vice-presidente da Fecomércio, depois de quase oito anos de transtornos para os comerciantes da Galeria dos Estados e de regiões como o centro de Taguatinga, o início da operação do metrô é mais que bem-vindo. “Nossa estimativa é que o movimento na Galeria dos Estados seja triplicado. Há comerciantes dispostos a fazer com que suas lojas operem das 7h às 23h para atender o público tran-

seunte”, afirmou Sóter.

Ele apresentou o dado que 18% dos passageiros de ônibus embarcados em Ceilândia e Taguatinga em linhas para o Plano Piloto são comerciários. “Para estes usuários, que chegam a levar mais de uma hora no deslocamento de casa para o trabalho, será ótimo”, previu.

Durante as discussões, uma das questões levantadas pelo presidente do Sindecon, Júlio

Miragaya, foi sobre a quantidade de recursos empregados na obra de construção e no início da operação do metrô e como eles deverão ser pagos. “Com o comprometimento de receita que o GDF tem com a folha de pagamento, é necessário se ter a noção de como serão os desembolsos e de onde sairão seus recursos”, ponderou.

A resposta à questão veio por intermédio do secretário de



Transportes. Henrique Luduvic afirmou que a obra e a chamada “operação branca”, os testes do metrô, consumiram mais de R\$ 1,2 bilhão. “Os desembolsos em pagamento a empréstimos do BNDES e do Banco do Brasil já foram iniciados e a Secretaria de Fazenda, responsável pelos pagamentos, é que define a fonte de recursos que custeia esta despesa”, completou o diretor administrativo da Terracap, Otávio Carvalho.

O economista Gilberto Sobral, da Secretaria de Indústria e Comércio do DF, preocupou-se em saber se no caso de centros comerciais como o

Parkshopping o metrô não seria responsável por trazer um fluxo de frequentadores indesejável. “Em economia temos um ditado que afirma que a moeda ruim acaba com a moeda boa. No caso do shopping, o metrô não traria uma clientela indesejável, ciosa apenas de olhar vitrines?”, indagou.

Benny Schvasberg esclareceu que estudos recentes sobre os metrô de São Paulo, Rio de Janeiro e de Paris demonstram que o efeito será benéfico. “Os estudos mostram que próximo às linhas de metrô onde há comércio e serviços os espaços são vitalizados e valorizados”, disse.