

Governo define tarifa do Metrô que deve operar neste semestre

Rogério dy la Fuente
de Brasília

Até o final do primeiro semestre deste ano o Metrô deverá estar operando comercialmente. A promessa é do novo presidente da Companhia do Metrô, Paulo Victor Rada Rezende, que declarou a este jornal faltarem ajustes em três níveis para que as viagens comerciais ocorram nos trechos já utilizados na chamada "operação branca". Atualmente, este tipo de operação é feito nos percursos Samambaia-Estação Galeria dos Estados e Praça do Relógio de Taguatinga-Estação Galeria dos Estados, com transbordo na Estação de Integração Asa Sul, ao lado da Sociedade Hípica de Brasília.

O valor da tarifa foi definido no governo passado depois de muita negociação com os concessionários das empresas de transporte coletivo de Brasília. Foi estabelecido em R\$ 1,20, tendo como balizamento o valor idêntico ao que é cobrado nas linhas de ônibus que fazem a ligação Plano Piloto-Satélites. A negociação, feita entre a Secretaria de Transportes, a Companhia do Metrô, e os sindicatos dos rodoviários, das empresas de transporte coletivo e dos transportadores alternativos (lotações), teve como princípio básico o impacto da prática de uma nova tarifa no sistema de transportes do DF.

De maior negociação ainda depende o segundo acerto para o início da operação do Metrô. Trata-se da definição sobre a participação de receita obtida na operação comercial. "Falta definir com os concessionários do transporte coletivo como isto vai ficar, principalmente o repasse da tarifa de integração", adiantou o novo presidente da companhia.

Rada Rezende acredita, entretanto, que há um ponto forte a ser considerado na negociação: o aumento no Índice de Passageiro por Quilômetro (IPK) quando o metrô começar a operar comercialmente e integrado ao transporte coletivo rodoviário. "Já que no DF não temos municípios, podemos dizer que serão reduzidas as viagens 'intercidades'. Isto ocasiona a redução de trajetos, que conseqüentemente aumentará o IPK", avaliou. Prevendo que as cidades do DF cortadas pelo Metrô tendem a se transformar em ilhas de transporte interno mais denso, marcadas por pequenos percursos.

Mudança de via

Nos trechos com linha em superfície (Samambaia-Integração e Praça do Relógio-Integração), as composições percorrem os trilhos nos dois sentidos das 6h às 20h, de segunda a sexta-feira. (Cont. Pág. 6)

Governo define tarifa do Metrô que deve...

Rogério dy la Fuente
de Brasília

(Continuação da Primeira Página)

Na parte subterrânea, abaixo da Asa Sul, além de algumas estações não estarem completamente concluídas (como a da própria Rodoviária), falta um equipamento denominado Aparelho de Mudança de Via (AMV), o que faz com que o trem circule em um único trilho, fazendo um número menor de viagens. Neste trajeto a operação se dá das 8h às 18h, somente. Cada composição do metrô tem capacidade para transportar 1.100 passageiros por viagem, em quatro vagões. Apenas uma composição opera neste trecho, contra duas em cada sentido nos outros dois trajetos.

De acordo com Rada Rezende, a ausência do AMV para instalação no trecho Integração-Galeria é outro dos empecilhos ao início da operação comercial. O aparelho, informa ele, já foi adquirido mas ainda não foi recebido para instalação. "Além do mais, os aparelhos ainda terão de ser testados, pois trata-se de tecnologia delicada, que demanda ajustes de sintonia fina, milimétricos, para a instalação", complementou. No intervalo entre cada estação das linhas do Metrô deve ser instalado um conjunto de dois AMV para a mudança de trilhos em caso de acidentes ou problemas ao longo dos próprios trilhos.

O terceiro e igualmente importante ajuste necessário ao início do funcionamento do Metrô é o sistema de bilhetagem e controles de acesso. "Ainda falta o equipamento de emissão de bilhetes, as catracas, os controles de entrada e saída das estações", revelou. Rada Rezende, que tomou posse na última sexta-feira, dia 8 de janeiro, não tem detalhes técnicos sobre o

sistema, que também integrará a frota de ônibus participante do esquema de integração. "Nossa preocupação é que seja um dos mais modernos, seguros e eficientes", afirmou ele, dizendo ainda que a definição sobre o equipamento deve ser tomada rapidamente. "É determinação do governador Joaquim Roriz colocar o metrô operando o mais brevemente possível", afirmou.

Quando começar a operar comercialmente, o Metrô já terá consumido mais de R\$ 1 bilhão em sua construção e testes. Até o término da construção do trecho Praça do Relógio-Terminal Ceilândia, que compreende seis estações entre Taguatinga Norte, a conta deverá fechar em R\$ 1,3 bilhão.

Os cálculos da Companhia do Metrô são de que de 1991 até 1994 as obras consumiram um total de US\$ 716 milhões. Deste total, o Governo do Distrito Federal (GDF) desembolsou US\$ 366 milhões, a União US\$ 89 milhões, o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) entrou com US\$ 196 milhões e os recursos da Agência Especial de Financiamento à Produção Industrial (Finame) somaram US\$ 114 milhões.

De janeiro de 1995 a outubro de 1998 as contas são que as obras do metrô consumiram US\$ 346,8 milhões. Deste total, US\$ 33 milhões saíram dos cofres do GDF, US\$ 119 milhões da União, e foram liberados US\$ 166 milhões de um acordo no valor de US\$ 254 milhões fechado com o BNDES. Somente em obras civis, de 1991 a 1994 foram consumidos US\$ 417 milhões, contra US\$ 274 milhões de 1995 a outubro passado.