

Mais US\$ 300 milhões para metrô entrar nos trilhos

Geraldo Magela

Retomada das obras vira ponto de honra nas renegociações do GDF com União. Transporte é vital no Trânsito Inteligente

O metrô de Brasília, que está com as obras paralisadas desde o final de novembro de 98, transformou-se nas últimas duas semanas em prioridade do governo Roriz. Primeiro, porque o último empréstimo repassado pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (Bndes) para a obra, de US\$ 250 milhões, é o *Calcanhar de Aquiles* da negociação da dívida do GDF com a União, que não quer incluí-lo no montante negociável.

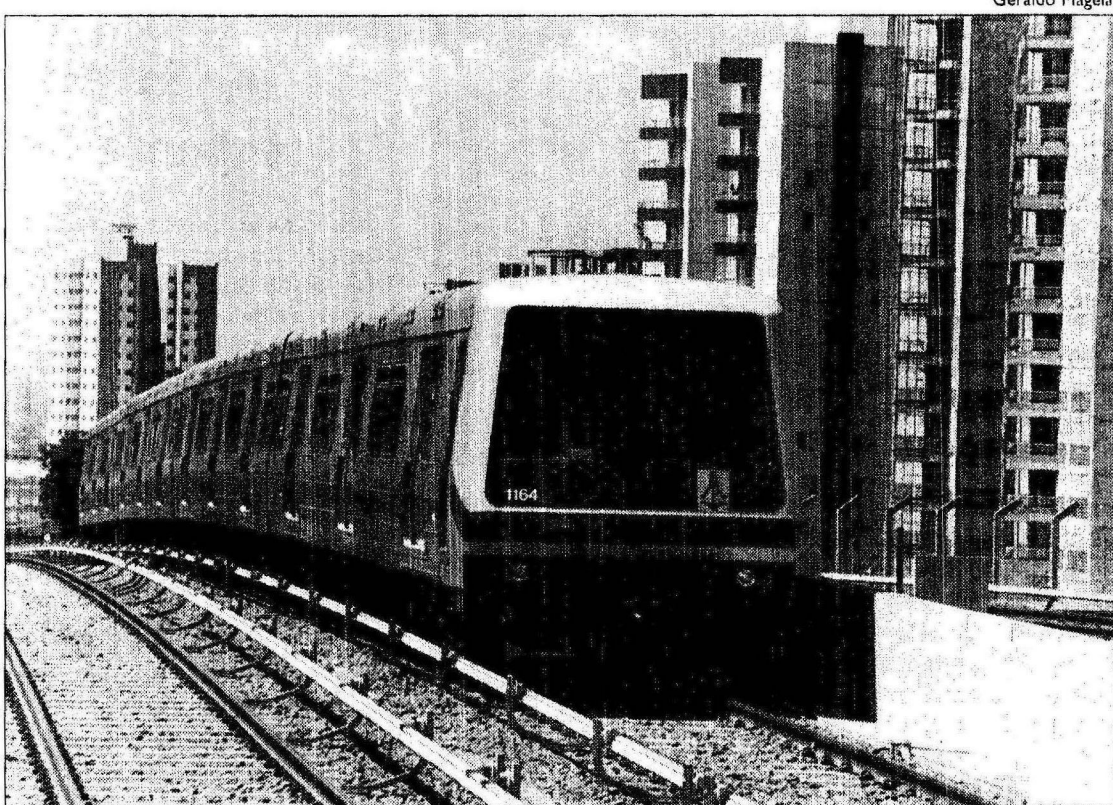
Depois, porque o programa Trânsito Inteligente, lançado na semana passada, deixou evidente que Brasília, com três vezes mais habitantes do que os 500 mil para os quais foi planejada, não pode mais dispensar o transporte de massa rápido no combate à saturação de veículos.

“O governador determinou um esforço concentrado na questão este mês e está pessoalmente envolvido nas negociações, pois queremos retomar as obras até o final do ano”, afirmou o secretário de Obras, Tadeu Filippelli. Só que ele já adianta: “O GDF ainda vai precisar de mais US\$ 250 a US\$ 300 milhões para concluir o metrô, orçado em US\$ 700 milhões em 92, mas que em sete anos já consumiu US\$ 1 bilhão e 100 mil. Segundo Filippelli, US\$ 100 milhões seriam para a ligação das estações terminais de Samambaia e da Praça do Relógio, em Taguatinga, à central rodoviária no Plano Piloto. “Saindo o dinheiro, isto pode ser concluído em oito meses”, anunciou.

Numa segunda etapa, prevista para 20 meses de obras, o GDF pretende utilizar de US\$ 150 a US\$ 200 milhões extras na construção do trecho entre a Praça do Relógio e a estação terminal da Ceilândia, ainda nem começado. Desta forma, o metrô de Brasília, com apenas 41 quilômetros, pode entrar para a história como um dos mais caros já construídos, envolvendo recursos do Orçamento da União e do Tesouro do GDF, além do BNDES.

“Parece muito, mas, para o metrô começar a operar comercialmente é preciso, além do material fixo (trilhos, estações, túneis), também o rodante (vagões) e a integração com as linhas de ônibus convencionais, sem o que o sistema não é atraente para o usuário”, detalha Filippelli.

Isto inclui todo um sistema de bilhetagem compatível, com catracas eletrônicas e, a tecnologia de cartões, mas não os terminais de integração, que ainda terão de ser providenciados com recursos de fora do projeto.



Depois de totalmente concluído, metrô poderá transportar cerca de 100 mil usuários/dia

Obra já é uma das mais caras do mundo

O Metrô de Brasília é um projeto do primeiro governo Roriz. As obras foram iniciadas em janeiro de 92 pelo consórcio Brasmetrô, formado por empresas como a Camargo Corrêa, Servenge-Civilsan, TCBR, Inepar e a multinacional francesa Alstom, que assumiu o lugar da falida Mafesa. A obra envolve um trecho de 41 quilômetros, 32 em superfície e apenas nove subterrâneos, mais 27 estações. Deste total, assegura o diretor-presidente da Companhia Metropolitana do DF, Paulo Vítor Rada, 28 quilômetros já estão prontos e em operação experimental - os trechos de Taguatinga Center, Taguatinga Sul, Samambaia, Águas Claras, Guará, Parkshopping e Setor Policial Sul. Um terço das esta-

ções foram concluídas e, na Asa Sul, 4,5 quilômetros estão com os trilhos colocados.

“No governo anterior de Roriz, utilizamos mais de 90% dos recursos orçados para concluir só 70% das obras, mas isso ocorreu principalmente pela substituição do trecho da Asa Sul, inicialmente superficial e pela via W2, por um túnel, que é uma obra muito mais onerosa”. De acordo com ele, a União também não honrou o repasse de R\$ 120 milhões a que se comprometera, liberando apenas a metade. “O governo de Cristovam Buarque, que assumiu em 95, teve que procurar novos recursos para concluir o metrô, mas não herdou dívidas”. Estes novos recursos, revela Rada, totalizaram US\$ 400 milhões - os US\$

250 do BNDES que estão atrapalhando a negociação da dívida do GDF e mais US\$ 150 milhões obtidos do Orçamento da União.

Para os usuários interessados, mesmo que o GDF consiga os R\$ 300 milhões excedentes que precisa para concluir a obra, o metrô só começa a operar comercialmente - cobrando tarifa - quando estiverem em ação as estações de Arniqueiras, em Águas Claras, da 114 Sul e da Galeria dos Estados, além da central rodoviária do Plano Piloto. Esta última, subterrânea, só está na estrutura. “Com este conjunto, estaremos aptos a transportar uma média de 100 mil passageiros por dia, sete dias por semana e entre as cinco da manhã e 23h30”, projeta Rada. (M.Q.)