

NOSSA CIDADE

Roriz manda reiniciar obras e garante: METRÔ EM OITO MESES

Sheila Leal

A etapa I começa a funcionar em julho, entre a Rodoviária e Taguatinga (e Samambaia), com 22 km e 21 estações

O metrô de Brasília vai começar a funcionar plenamente, em escala comercial, a partir de julho do ano 2000. A previsão foi feita ontem pelo governador Joaquim Roriz, ao determinar o reinício dos trabalhos. "O metrô vai funcionar em oito meses", disse o governador. Ontem mesmo, as obras foram recomçadas. Elas haviam sido paralisadas em outubro do ano passado, com R\$ 30 milhões repassados ao GDF pela União.

Os oito mesmos são o tempo necessário, segundo o governo, para a conclusão da etapa um do sistema, ou seja, os 22,6 quilômetros e 21 estações compreendidas entre a Estação Central, na Rodoviária de Brasília, e as estações terminais de Samambaia e Taguatinga. A etapa dois, entre Taguatinga e Ceilândia, levará doze meses para ser terminada.

"As obras do Metrô de Brasília nunca mais serão paralisadas. Faremos como em Tóquio e Roma, onde há 100 anos estão construindo o metrô. Acaba um trecho e já tem que fazer outro, pela demanda", discursou Roriz, no canteiro de obras da Estação Central da Rodoviária. Ali, o governador participou de solenidade na qual assinou a ordem de serviços referente aos trabalhos no túnel da Asa Sul.

Segundo o governador, o curto prazo de entrega do sistema deve-se ao estágio avançado da maior parte do percurso. Hoje, o trecho entre Samambaia e o fim da Asa Sul, contando ainda com o percurso de Taguatinga - perfazendo 12 estações - está quase totalmente pronto. Faltam o trecho subterrâneo da Asa Sul, que deve consumir R\$ 175 milhões ao longo de oito meses de obras, e o de Ceilândia, onde serão investidos outros R\$ 175 milhões com prazo para término em doze meses. O Metrô possui ao todo 41 quilômetros e 27 estações.

Desde outubro de 1998, os trens começaram a circular na chamada Operação Branca, fazendo o trajeto entre a estação terminal de Samambaia, a estação Praça do Reló-



As obras recomçam e em oito meses o trecho principal estará concluído. Ceilândia vai demorar quatro meses mais

gio de Taguatinga e a estação Integração Asa Sul, na superquadra 114. O contrato para o funcionamento experimental dos trens - assinado com as empresas consorciadas da construção do Metrô - expirou em agosto, um dos motivos pelos quais os trens para-

ram de rodar.

"Não continuamos porque tínhamos de retomar as obras e porque a Operação Branca custava ao GDF R\$ 2,5 milhões por mês. Os trabalhos serão mais rápidos sem o sistema funcionar, sem contar que não haverá riscos para

usuários", explicou o secretário de Obras, Tadeu Filipelli.

O GDF vem mantendo contatos com o BNDES para conseguir mais R\$ 45 milhões relativos ao saldo contratual do empréstimo feito à gestão passada. "Devemos conseguir R\$ 25 milhões desse saldo,

destinado a obras. Os outros R\$ 20 são carimbados para a aquisição de máquinas, e não atrasarão as obras se não forem liberados este ano", disse Filipelli.

RODRIGO LEDO

Repórter do JORNAL DE BRASÍLIA

Detalhes completam trecho

O secretário de Obras disse que o trecho da Asa Sul precisa apenas de "detalhes" para o funcionamento, enquanto o da Ceilândia exigirá intervenções mais pesadas, como boa parte das obras de estrutura. Além da preocupação com o prazo, o GDF está procurando garantir verbas para os próximos anos, por isso está pleiteando mais recursos junto à União e ao BNDES.

A bancada de parlamentares do DF, articulada com o governo local, apresentou semana passada emenda ao Orçamento Geral da União pedindo R\$ 120 milhões para o Metrô brasileiro no exercício do ano 2000, enquanto técnicos da Secretaria de Obras e até mesmo o governador e o secretário Filipelli estão fazendo visitas constantes à sede do BNDES, no Rio, para obterem mais R\$ 140 milhões.

"Na Asa Sul as instalações estão bem avançadas, faltando apenas alguns detalhes. Temos de concluir os sistemas de energia, sinalização e cabeamento de informações em tempo real para a central de controle. Faltam também apa-

relhos para mudança de via (para passagem da composição de uma linha para outra)", detalhou o secretário. Apenas o trecho entre as estações Galeria dos Estados e da Rodoviária do Plano está sem trilhos.

O percurso de Ceilândia está bem mais atrasado. Apenas a estação terminal tem a estrutura de concreto concluída, enquanto outras estão com o "esqueleto" pela metade ou apenas iniciado.

Até hoje, o Metrô brasileiro já consumiu R\$ 1,08 bilhão ao longo de quase oito anos desde o início da construção, em janeiro de 1992 - no primeiro mandato de Roriz.

Os cálculos da empresa apontam que os trens, cuja velocidade máxima será de 80 quilômetros por hora, transportarão 180 mil passageiros por dia, com grande economia de tempo para os usuários. O percurso entre a estação terminal de Samambaia e a estação da rodoviária do Plano Piloto, por exemplo, poderá ser feito em 31 minutos, enquanto os ônibus levam de 60 a 90 minutos (em horários de rush). (R.L.)

Centrais de triagem: integração ônibus-metrô

Sheila Leal

O GDF quer implantar no ano 2000 três grandes centros de triagem de passageiros de ônibus nos acessos a Brasília, com utilização de catracas informatizadas e cartão eletrônico inteligente, para o trabalhador economizar tempo e dinheiro na integração ônibus-ônibus e ônibus-metrô. A localização dos centros de triagem evitaria engarrafamentos em Brasília, porque muitos ônibus passariam ao largo da Rodoviária. Os cartões inteligentes permitiriam aos usuários pegar dois ônibus, por exemplo, descontando no crédito apenas o valor de uma passagem.

A proposta desse projeto será entregue ao secretário de Transportes, Karim Nabut, no dia 5. Os objetivos principais do governo são diminuir o tempo de viagem de ônibus dos moradores das cidades satélites, fazer com que o trabalhador pague por tempo de viagem (em vez de pagar tarifas de vários meios transportes para chegar ao destino) e atenuar o grande tráfego no Plano Piloto. Tudo isso, garantiu o secretário de Transportes, será possível com a implantação da



Roriz visitou canteiro de obras do metrô: "Obras permanentes, como em Tóquio ou Roma"

centros de triagem e de cartões inteligentes.

"Hoje, um passageiro que quer ir de Ceilândia a Planaltina, por exemplo, pega um ônibus, pára na Rodoviária do Plano, pega outro ônibus e viaja até ao destino final. Isso é uma bruta perda de tempo e de dinheiro, já que a pessoa paga dois ônibus", justificou Karim Nabut.

A idéia inicial, disse Nabut, é colocar um centro no final da Asa Norte, outro no Park Way e equipar o terminal rodoviá-

rio da Asa Sul, onde inclusive já existe uma estação do Metrô, facilitando a integração ônibus-trem. Em relação à cobrança das tarifas, todo trabalhador teria um cartão inteligente, contendo um chip, pelo qual seria contabilizado o tempo entre as catracas dos ônibus e dos terminais. "Isso vai permitir que as pessoas paguem apenas uma tarifa para chegarem ao seu destino", disse o secretário, sem arriscar as cifras necessárias ao projeto.

Mas classificou-o como ca-

ro, referindo-se ao pleito de US\$ 131 milhões ao Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID), feito no mês passado, em Washington, pelo governador Roriz. Esse dinheiro também seria utilizado para outras mudanças no sistema de transportes, como criação dos corredores expressos de ônibus nas vias de acesso a Brasília. "Estamos otimistas. O BID tem grande simpatia por projetos que beneficiam a população de baixa renda", disse Nabut. (R.L.)