

» Entrevista | VALTER CASIMIRO | SECRETÁRIO DE OBRAS DO DF

Ao *CB.Poder*, o integrante do GDF prevê investimentos de R\$ 2 bilhões este ano e anuncia projetos como ampliação do metrô e obras para acelerar BRT. "A cidade ficou muito tempo sem obras, por isso elas se acumularam", destaca

Nova ponte do Lago deve sair do papel

» LUIS FELYPE RODRIGUES*

Os prazos e os detalhes da construção das etapas do BRT, além da Quarta Ponte no Lago Paranoá, foram pontos debatidos com o secretário de Obras, Valter Casimiro, no programa *CB.Poder* — uma parceria entre o *Correio* e a TV Brasília — de ontem. As jornalistas Ana Maria Campos e Adriana Bernardes, ele comentou sobre obras de infraestrutura que estão ocorrendo na capital, e que somente este ano a previsão é de um investimento de R\$ 2 bilhões.



Aponte a câmera do celular e acesse o conteúdo completo



O transporte sobre trilhos é muito mais eficiente, porque ele consegue carregar muito mais passageiros em cada viagem"



Por ter passado muito tempo sem fazer obras, vimos que as necessidades (do Distrito Federal) foram se acumulando"

Quando a Ponte JK foi construída, houve um concurso para a construção de uma obra monumental. No caso da Quarta Ponte, há algo parecido ou vocês querem um projeto mais funcional?

O projeto é para que a Quarta Ponte saia da Ermida Dom Bosco e chegue à Academia de Tênis José Farani. A ideia é fazer uma obra funcional e simples, para que possa atender à região do Paranoá, Itapoã e Lago Sul, oferecendo mais uma opção para quem está vindo de lá para a região central do Plano Piloto. Agora, é claro que precisamos pensar em uma ponte com corredor exclusivo para ônibus. Isso é para poder atender a uma possível linha exclusiva de um BRT vindo daquela região Leste, que hoje ainda não tem nenhum projeto. Temos toda uma malha de BRT prevista. A construção (licitação) do BRT Norte começa este ano. Também temos o projeto do BRT Sudoeste que vem pela Estrada Parque Núcleo Bandeirante (EPNB). Estamos concluindo o projeto do BRT Oeste, que é o da Estrada Parque Taguatinga (EPTG), Hélio Prates e agora a Estrada Parque Indústrias Gráficas (Epig). O BRT Sul, hoje, funciona relativamente bem, mas ainda falta um trecho que liga a Candangolândia até o terminal da Asa Sul. Precisamos também prever um BRT para a região Leste, que viria de São Sebastião e da região do Jardim Botânico.

Além da Quarta Ponte do Lago, o senhor comentou que deixaria para o futuro, entre esses projetos, a construção de uma ponte perto do Paranoá. Como será essa nova ponte?

Esse projeto vinha sendo discutido pela parceria público-privada (PPP) e

o Tribunal de Contas, mas houve um entendimento do tribunal, que deveria ser feito por obra pública. A Agência de Desenvolvimento do Distrito Federal (Terracap) está elaborando esse projeto, que é da Ponte da Barragem, para poder ligar o Itapoã, Paranoá à região do Lago Sul, evitando o fluxo de carros em cima da barragem. Inicialmente, aquela ponte foi construída para uma via de serviço, mas, devido à necessidade de deslocamento dos moradores daquela região, virou uma via de trânsito intenso.

O senhor poderia detalhar um pouco a segunda linha do metrô e por onde ela irá passar?

A Companhia do Metropolitano e o próprio metrô iniciaram um termo de referência para que possamos colocar em licitação esse projeto: a segunda linha do metrô, que ligará a Esplanada dos Ministérios, o Sudoeste, o SIA, o Cruzeiro, a Candangolândia, o Núcleo Bandeirante, o Riacho Fundo, o Recanto das Emas, o Gama e Santa Maria. É uma linha grande para poder atender toda a parte de mobilidade da região Sul e Central, e que vai trazer uma maior agilidade para quem vem daquela região. A ideia é fazer um projeto com trem com maior capacidade. Brasília, quando fez o projeto de metrô, trabalhou com um projeto de quatro carros apenas. A gente vê que a necessidade de um projeto para seis ou oito carros vindo da região de Samambaia e de Ceilândia.

O metrô será na superfície ou subterrâneo?

Ele ficará na superfície em um determinado ponto, como do Cruzeiro

para frente, pois não há problema algum. Do Sudoeste para cá, obrigatoriamente seria subterrâneo por conta da questão de tombamento, assim não teria nenhuma interferência na área tombada.

Na Esplanada também será subterrâneo?

Essa é a previsão para o projeto.

Esse é um projeto grande, existe alguma estimativa de preço?

Não há. Porque ainda precisa ser feito o detalhamento de todo o projeto. Eu até acredito que não seria um projeto para um único governo. Ele pode ser feito em etapas. Essa é uma obra de infraestrutura importante e vai melhorar o trânsito em várias regiões. O transporte sobre trilhos é muito mais eficiente, porque ele consegue carregar muito mais passageiros em cada viagem. Então, você vai diminuir a necessidade de carros vindos para a região central. O governador (Ibaneis Rocha) pediu para que começássemos esses projetos para deixar isso na prateleira aos próximos governos.

Vamos falar sobre obras que estão sendo executadas, como as do BRT. Em que pé está, hoje, a construção deles e qual a previsão para a conclusão de cada etapa?

O BRT Oeste, que está em plena execução, parte dele foi feita pela EPTG; estamos fazendo o corredor da Hélio Prates, que vai fazer a ligação com a linha que segue pelo Pistão Norte, até a ligação da EPTG. Dessa ligação vai descer um ramal para o Setor Policial Militar, que está

concluído, e falta apenas essa ligação, daquele primeiro trecho da obra da Estrada Parque Indústrias Gráficas (Epig) e a ligação com o terminal da Asa Sul, que também está em plena execução.

O GDF também tem investido em infraestrutura urbana, principalmente em regiões que precisam de asfalto. Como estão esses projetos?

O governador, preocupado com a situação dos moradores, pediu para acelerarmos o projeto de infraestrutura do Sol Nascente e a conclusão de Vicente Pires. Há duas semanas, demos ordem de serviço no último trecho de Vicente Pires, que ainda não tinha o sistema de drenagem, e com isso conseguiremos concluir todo o sistema de drenagem da região. A ideia é asfaltar as ruas que ainda não foram asfaltadas. O Sol Nascente também está da mesma forma, estamos correndo para poder concluir o sistema de drenagem e asfaltar as ruas. O próximo ponto que vamos investir é a 26 de Setembro. Iniciamos um procedimento licitatório para a iluminação da 26 de Setembro e estamos elaborando o anteprojeto para pavimentação e urbanização da região e também contemplar toda essa parte de urbanização de lá.

Quando chove muito, algumas regiões sofrem bastante, como é o caso da Asa Norte e, às vezes, da Asa Sul. O que fazer?

O projeto Drenar-DF envolve todas as regiões e não apenas o Plano Piloto. Existe um projeto Drenar Taguatinga que está sendo detalhado com

o mesmo objetivo, evitar esses alagamentos pelas cidades. Assim como fizemos em Vicente Pires e estamos fazendo no Sol Nascente e na Asa Norte. A ideia é concluir essa carteira de projetos, provavelmente não conseguiremos iniciar todos esses projetos de drenagem ainda no segundo mandato de Ibaneis Rocha, mas eles ficarão em uma prateleira para os próximos governadores.

De onde vêm os recursos para tantas obras? E quanto o governo tem investido por ano nesses projetos?

Parte desses recursos vem da captação com os bancos de fomento, BNDES e Banco do Brasil. Tem um financiamento vinculado ao Fundo Financeiro para o Desenvolvimento da Baía do Prata (Fonplata) e a outra parte vem da própria arrecadação do governo. O governo tem feito essa divisão para conseguir financiar essas obras e tem conseguido tirá-las do papel. Isso é muito bom, Brasília ficou muito tempo sem obras. Muitas pessoas até falam assim. "Ah, por que que fazem todas essas obras ao mesmo tempo? Isso acaba gerando alguns problemas de mobilidade na cidade". Infelizmente, por ter passado muito tempo sem fazer obras, vimos que as necessidades foram se acumulando e a necessidade de implantação dessas obras ao mesmo tempo culminou em ter que começar isso. Pelo tanto de projetos que estamos citando aqui, nós vemos que ainda precisa de muito mais. A previsão para este ano é de um investimento de R\$ 2 bilhões.

*Estagiário sob a supervisão de José Carlos Vieira