

Na mira da crítica

Pedro Celso

Sua construção foi feita sem projeto e sem os estudos técnicos devidos. O resultado é que depois se descobriu que na 116 Sul havia um lençol freático; uma coluna de um prédio na Galeria dos Estados; os cabos telefônicos que servem à Esplanada dos Ministérios, no local onde será a estação da Rodoviária; a turfa profunda no Setor de Indústria e Abastecimento; o terreno pedregoso de Taguatinga etc.

Ao longo da obra o projeto foi substancialmente modificado. O metrô entraria no Plano Piloto através de um túnel que seria construído num corte em formato de trincheira, com profundidade de 15 metros. O que foi feito foi um túnel mineiro à profundidade de 30 a 40 metros, o que encareceu a obra e terá reflexos futuros altamente custosos aos cofres públicos do GDF.

A capacidade de transporte do metrô, o tempo de percurso, e o percentual de usuários do sistema a ser atingido, não são os afirmados pelo governo. O governo engana a população dizendo que o metrô terá passagem barata. Esconde da população que todo metrô é subsidiado e que o Distrito Federal que sucateou a saúde, a educação, a segurança pública, não tem condições de subsidiar metrô.

A inauguração da obra de US\$ 1 bilhão foi prometida para 21 de abril. No entanto, no próximo dia 27, o governador anuncia a inauguração de um trecho de apenas 6 quilômetros. O metrô, desta forma, é uma nova versão da ferrovia Norte-Sul: **vai do nada a lugar nenhum.** Quem andar de "graça" durante os testes deve estar ciente de que alguém estará pagando a conta. Os testes são eleitoreiros. Outro problema sério do metrô é o seu trajeto. A obra foi construída num trecho de área desocupada. Taguatinga, por exemplo, com quase 500 mil moradores, contará com apenas 800 metros de metrô. Os trechos populosos ficaram de lado, entre os quais, o SIA, a EPTG, a Avenida Comercial de

Taguatinga e a Avenida Hélio Prates, que vai de Taguatinga a Ceilândia. O trajeto atual beneficiará menos de 20% dos usuários.

O metrô está totalmente sob suspeita de corrupção, conforme concluiu a CPI da Máfia do Orçamento. Além disso, a obra é uma caixa preta para a sociedade, na medida em que não há prestação de contas nem transparência. Tramita na Procuradoria Geral da República um processo de corrupção do metrô, no qual o secretário de Obras, José Roberto Arruda, acusa o governador Joaquim Roriz de desvio de verbas do metrô. O secretário chegou a confundir o desvio de verbas para eleições nas cidades do Entorno ao coordenador da 14ª Regional do Instituto de Patrimônio Cultural, Carlos Magalhães.

Existem em andamento vários processos de irregularidades do metrô no Tribunal de Contas do Distrito Federal. A Comissão de Transparência, criada para acompanhar o metrô, já desistiu de solicitar explicações sobre irregularidades, por não obter respostas. A diretoria do Sindicato dos Jornalistas solicitou os projetos básicos da obra, mas nada recebeu. Águas Claras, que está umbilicalmente ligada ao metrô, é mais um projeto para beneficiar empresas do ramo imobiliário. Há apenas 30 cooperativas que realmente são cooperativas. Mais de cem são "fantasmas" de interessados em promover a incorporação imobiliária. **Sem-teto** são usados por amigos do governador e do Collor.

A privatização da Mafersa pelo esquema Collor-PC e seu contrato com o consórcio Brasmetrô são altamente suspeitos. A mudança do tipo de veículo atende ao interesse da Mafersa e não ao interesse do metrô, conforme projeto original. A licitação do metrô é ainda mais suspeita. Venceu o consórcio liderado pela Norberto Odebrecht, empresa líder do esquema de sangria ilegal dos recursos públicos, como mostraram as investigações da CPI da Máfia do Orçamento.

Pedro Celso é deputado distrital do PT