

GDF quer inaugurar metrô em 97

Alan Marques

O GDF pretende inaugurar a linha prioritária do metrô em maio do próximo ano. Essa etapa das obras do metrô será realizada entre as estações 10 (final da Asa Sul), 20 (Praça do Relógio, em Taguatinga) e 33 (Samambaia). Segundo informou a Coordenadoria Especial do Metrô-DF, essa etapa deverá estar em funcionamento até maio de 97. O trecho representa cerca de 21 quilômetros de trilhos.

A estação 10 ainda não foi iniciada. Ela será construída no final da Asa Sul, na altura da Sociedade Hípica. A estação 33, em Samambaia, também não está pronta. Apenas a estação 20, na Praça do Relógio, em Taguatinga, já recebeu a primeira concretagem.

O estado geral da obra, no entanto, não é dos melhores. Mato, sujeira, infiltrações, água de chuva empoçada nos trilhos podem ser vistos ao longo da linha prioritária. Construíram até um depósito de refrigerante na entrada. Na vigilância, se revezam quatro funcionários da City Service Conservadora.

Esconderijo - Um deles, que não quis se identificar, disse que é o lixo que sempre toma conta do lugar. "Só mandam alguém para limpar quando tem visita do governador. Quando não, fica por isso mesmo", revelou.

Ele conta que, nos níveis inferiores da obra, as infiltrações causam tanta umidade que os próprios vigilantes evitam descer, reclamando de dificuldades respiratórias. O resultado disso é que as invasões no local são facilitadas.

"De vez em quando, aparecem pessoas que danificam o equipamento. Já expulsei uma família que morava nos trilhos com cama, col-

chão e vela. Quando tem batida policial na Praça do Relógio, o metrô vira esconderijo de traficantes e prostitutas", afirmou o vigilante.

Em outras estações, nem vigilantes são encontrados. Na da 114 Sul, por exemplo, apenas cavaletes de madeira avisam que a área - já bem construída - está isolada. Não é difícil afastar a madeira e entrar na estação.

Campanha - O GDF está preparando uma grande campanha publicitária para marcar o reinício das obras do metrô, na primeira quinzena de maio. No final da tarde de sexta-feira o governador Cristovam Buarque conheceu algumas peças produzidas pelas agências Atual e Mark Plan.

"Não é nada disso. Estamos só conversando", tentou disfarçar o governador Cristovam Buarque ao sair do encontro, que aconteceu no gabinete do secretário de Comunicação Social, Luiz Gonzaga Motta. Embora 4 de maio seja uma data considerada ideal por dois participantes da reunião, o governador garantiu que ainda não existe um dia definido para o reinício das obras.

Foi o governo de Joaquim Roriz (1991-1994) que deu impulso aos planos de construção de um metrô para Brasília. A idéia, entretanto, surgiu em 1973, quando a Companhia de Desenvolvimento do Planalto Central (Codeplan) desenvolveu o Plano Estrutural de Organização Territorial (Peot).

Entre 1973 e 1991, vários órgãos realizaram estudos, cujos resultados apontaram a construção de um metrô como solução para os problemas do sistema de transporte de Brasília.



Abandonado desde outubro de 94, o metrô não apresenta bom estado e virou depósito de lixo. Poucas estações têm vigilância

Recursos já estão garantidos

A Secretaria de Obras do Governo informou que só faltam os últimos acertos com BNDES - marcados para esta semana - para recomençar os trabalhos. Porém, segundo o cronograma traçado pelos engenheiros, até maio do próximo ano a primeira etapa do projeto deverá estar concluída.

O dinheiro não é mais problema. Pelo menos, nesta fase. Para 96, o projeto conta com um orçamento de R\$ 131 milhões. Com o Orçamento Geral da União, foram obtidos R\$ 54 milhões. O orçamento do GDF vai destinar R\$ 27 milhões para a construção. O BNDES vai bancar quase 50% do empreendimento, liberando R\$ 50 milhões.

"Só estava faltando a contrapartida de recursos do GDF, que foi garantida com o repasse de verbas da União. Mas, para retomar o cronograma, será necessário definirmos os cenários das obras", informou o superintendente da Área de Projetos de Infra-Estrutura do BNDES, Júlio Monteiro.

O recomeço das obras também recebeu o aval do relatório final da auditoria nas obras do metrô. O documento foi entregue ao Tribunal de Contas do DF (TCDF) no dia 3 de abril e não mostrava irregularidades técnicas, financeiras ou administrativas no sistema.

A auditoria foi feita pela Secretaria de Fazenda e pela Coordenadoria Especial do Metrô.

Orçamento - O orçamento inicial previsto para a construção do Metrô era de US\$ 690 milhões. A obra seria financiada pelo sistema BNDES (US\$ 300 milhões), pela União (US\$ 180 milhões), pelo GDF (US\$ 150 milhões) e pela iniciativa privada (US\$ 60 milhões).

Foram gastos quase US\$ 700 milhões e o Metrô não foi concluído. O sistema BNDES desembolsou US\$ 241,2 milhões; a União repassou US\$ 82,1 milhões. O GDF destinou US\$ 372,8 milhões (53,6% do empreendimento). "Inicialmente, o GDF deveria contribuir apenas com 21,7%. A União deixou de repassar US\$ 97,9 milhões", disse a assessora da Coordenadoria Especial do Metrô-DF, Nise Quintas.

A obra foi abandonada às vésperas da eleição de 94. À época da campanha eleitoral, o então candidato Cristovam Buarque assegurava que não retomaria a obra enquanto não fossem garantidos os recursos. Ele acusava o GDF de desviar verbas de áreas prioritárias, como segurança, saúde e educação, para concluir o metrô. O cronograma inicial previa a conclusão da linha prioritária em 21 de abril de 1994.

Sistema transporta 18 mil a cada hora

O metrô vai atender a população do Plano Piloto, Taguatinga, Ceilândia, Guará, Águas Claras e Samambaia. Com capacidade para 18 mil passageiros por hora e por sentido, o sistema deverá transportar 134 mil passageiros por dia. "Se o número for ampliado de 20 para 28 trens, aumentaremos a capacidade para 28 mil passageiros por hora e por sentido", afirmou a assessora da Coordenadoria Especial do Metrô, Nise Quintas.

As obras de construção do metrô foram paralisadas em outubro de 94. O descompasso entre as etapas concluídas (62,54%) e o equipamento adquirido (84,87%) foi o que mais chamou a atenção da nova administração. "Os equipamentos dependem da conclusão das obras para instalação", disse Nise.

O custo dos equipamentos chegou a UU\$ 350 milhões. Foram fornecidos 90% dos equipamentos de energia, de sinalização e controle e de telecomunicações. Apenas 50% estão montados e o resto, armazenados. "O risco de deterioração é constante", admite Nise.

Dos 40 quilômetros previstos inicialmente, foram concluídos 21 quilômetros. Das 28 estações planejadas, cinco estão quase terminadas, oito não foram iniciadas e o resto está em diferentes estágios de construção. Dos 20 trens - com quatro veículos cada - 16 já estão no Complexo de Manutenção.