

Retomada do metrô é tímida

Fotos: Luiz Marcos

CARLOS TAVARES

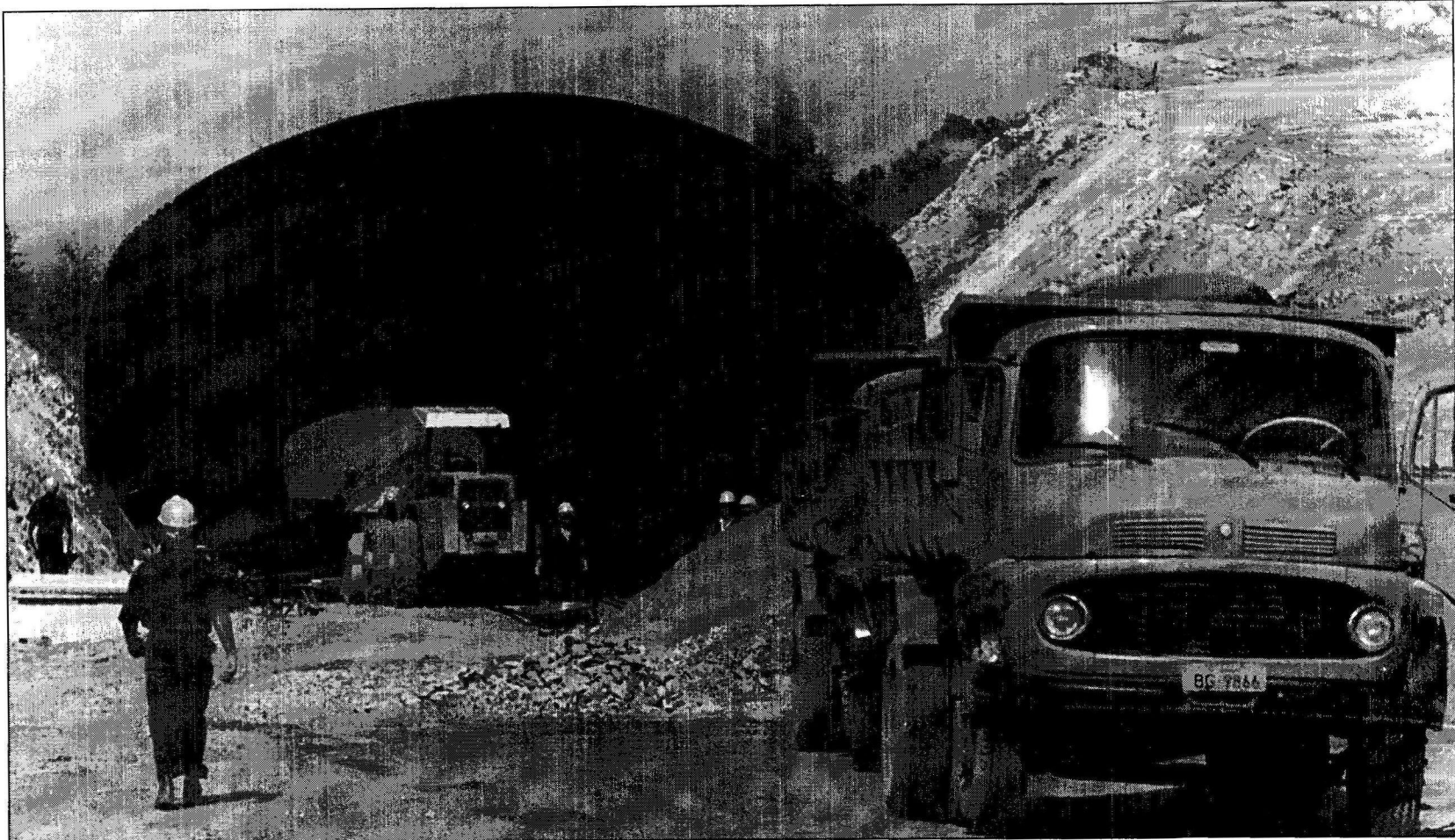
Um tímido grupo de 110 operários, entre os 13.500 inscritos nos postos do Sine para a retomada das obras do metrô - anunciada em 19 de maio pelo governador Cristovam Buarque, na estação 33, em Samambaia -, começou a trabalhar nas estações de Águas Claras e Samambaia no dia 19 de junho. Outro grupo de 170 homens inicia uma fase mais visual dos serviços, hoje, na Estação 11, no ParkShopping.

Muita coisa foi destruída nos 22 quilômetros de trilhos e estações inacabadas do Metrô do DF nesses 19 meses de paralisação das obras, causando um prejuízo superior a R\$1,3 milhão aos cofres públicos. Agora, os operários começam a pegar em pás e rastelos para retirar os entulhos de algumas vias obstruídas pela ação do tempo, das chuvas, que compõem a primeira etapa do projeto (que compreende o percurso de Samambaia a Asa Sul/Hípica).

O ritmo dos trabalhos, porém, sugere a mesma imagem de abandono a que foi relegada a obra mais cara do Distrito Federal (foram gastos até outubro de 94 R\$ 713 milhões), há um ano e sete meses. É como se os carros do metrô de Brasília erguessem seus esqueletos de aço sobre os trilhos enferrujados dos ramais já construídos, em câmera lenta.

O cenário das obras, na maioria dos trechos, expõe imensas montanhas de brita que não foi utilizada, túneis inacabados, viadutos interrompidos cheios de lanças de ferro varando a estrutura de concreto, estações inconclusas que viraram abrigos de mendigos e depósitos de lixo, reedita situações de obras de ficção apocalípticas.

Sua inauguração, programada e adiada várias vezes, está prevista agora para maio de 1997. Enquanto isso, a interrupção dos trabalhos - de outubro de 94 a maio de 96 -, suga dos cofres do governo R\$ 80 mil mensais (ou um total, até agora, de R\$ 1,3 milhão), fora os R\$ 109 milhões programados para a conclusão do trecho Samambaia/Asa Sul (próximo ao Zôo).



Apenas 280 dos 13 mil operários inscritos foram convocados até agora para trabalhar na recuperação dos trilhos e estações

Pressão popular força mudança

A obra mais importante para o governo Roriz transformou-se numa longa e sufocante espinha de ferro na garganta do governo Cristovam. "É claro que quem começa a obra fica com os méritos", admite um assessor do GDF tentando explicar os motivos que provocaram o atraso na retomada do metrô.

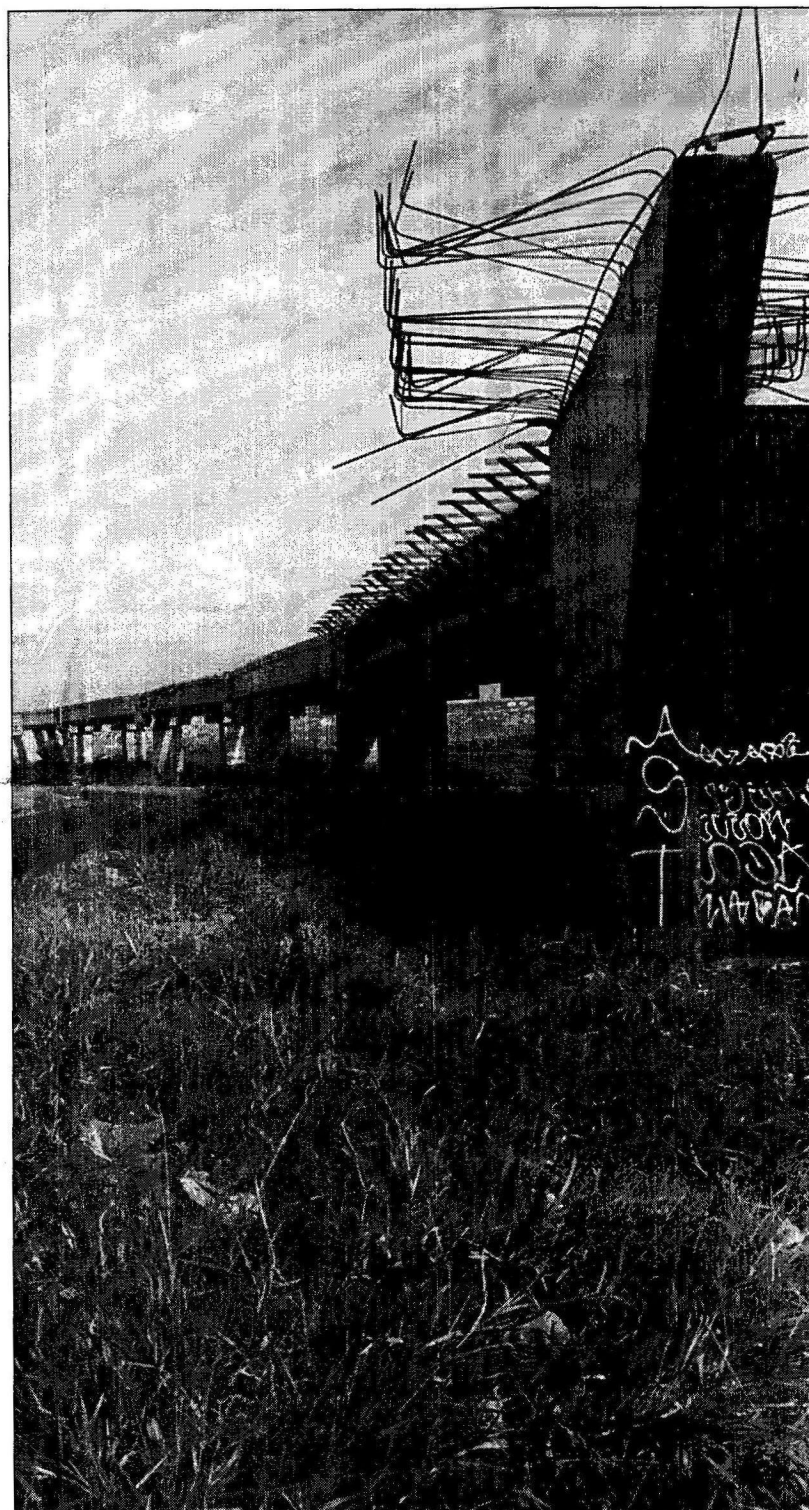
Mesmo insistindo no tema das prioridades - saúde, segurança e educação - de seu programa de governo para justificar o adiamento do reinício das obras, Cristovam Buarque se viu de repente numa situação bastante incômoda. O resultado de uma pesquisa encomendada pela Secretaria de Comunicação revelou que mais de 80% da população quer o metrô.

A obra então se impôs como algo irreversível no cronograma de ações do GDF. Antes de arrancá-la do buraco, porém, o governo procurou identificar

possíveis irregularidades na construção iniciada no governo passado. Pediu uma auditoria à Secretaria da Fazenda e criou uma comissão para vigiar os rumos da obra em seu próprio governo.

A auditoria da Fazenda encontrou casos de superfaturamento em 14 dos 525 itens usados na obra, segundo a Coordenadoria Especial do Metrô, e o desaparecimento de 3,3 mil toneladas de aço. O consórcio Brasmetrô informou que o aço desaparecido teria sido utilizado em outros serviços, para não enferrujar.

O mesmo procedimento, segundo a jornalista Mara Régia, diretora de Marketing da Coordenadoria do Metrô, será adotado se os engenheiros das empreiteiras identificarem um grau muito elevado de deterioração no material que está exposto em estações de trechos programados para serem retomados a partir de 98.



Abandono dá prejuízo de R\$1,3 milhão aos cofres públicos

ParkShopping terá 1ª estação

Com R\$ 109 milhões prometidos pela União e BNDES para a retomada das obras, dentre os quais R\$ 23,1 milhões do próprio GDF, o Metrô/DF vai imprimir um ritmo mais intenso de trabalho a partir da Estação 11, ParkShopping, com a mobilização de 170 operários. A maioria trabalha cerca de 10 horas por dia e ganha de R\$ 0,84 a R\$ 1,24 por hora, o que dá uma média de R\$ 260,00 por mês se o trabalhador for contratado por um período superior a 30 dias.

Entre os operários que foram selecionados no rol dos 13.500 inscritos, as empreiteiras também chamam aqueles que já trabalharam na fase inicial da obra. Ao todo, o governo anunciou a abertura de 5 mil novos empregos. Portanto, sobram 8.500 desempregados só nas filas do metrô.

Por enquanto, a fase de limpeza e

manutenção, que compreende ainda o trabalho de levantamento dos estragos que o tempo e o abandono causaram nas estruturas dos trilhos, das estações inacabadas e dos túneis, exige um número reduzido de operários. "A retomada parece lenta mas o ritmo está normal. Para reiniciar uma obra desse porte é necessária uma reavaliação do estado geral da obra", explica Setembrino Menezes, coordenador do metrô.

O inventário desses estragos estará concluído em breve mas a Coordenadoria do Metrô não dimensionou ainda o impacto financeiro desses prejuízos. Nesse levantamento os principais problemas são a erosão nos taludes em várias estações sobretudo em Águas Claras, a retirada de terra que desceu para as vias com a chuva, o desperdício de material elétrico, entre outros itens (CT).



Operários começam a recuperar trecho dos trilhos no subterrâneo da Praça do Relógio, em Taguatinga

Obra só chega a Ceilândia em 98

Enquanto o GDF anuncia a conclusão, para 1997, dos trechos que ligam Samambaia à Hípica (estações 32 e 11), com o metrô transportando 6.500 passageiros/dia, os moradores da Ceilândia terão de se conformar com o ônibus como único meio de transporte. Isto, pelo menos até final de 1998, quando as obras poderão chegar à satélite mais populosa do DF (cerca de 500 mil habitantes), segundo o cronograma definido pela Coordenadoria Especial do Metrô.

Até lá é difícil prever o que pode acontecer com o material já utilizado em viadutos e estações que cortam as quadras QNN e

QNM em Ceilândia Sul e que não foram concluídas. "Não há dinheiro para fazer tudo de uma vez. O metrô será construído por etapas e de acordo com a disponibilidade de verbas", já havia prevenido o governador Cristovam Buarque.

Os moradores de Ceilândia, no entanto, reclamam da paralisação das obras e principalmente das consequências que o abandono causou. "Não temos mais sossego, isso aqui virou ponto de ladrões e traficantes, ninguém agüenta também o mau-cheiro e a sujeira", reclama Inácio Bento da Silva, dono de um pequeno comércio QNN 05.

Como Inácio, vários outros comerciantes das proximidades das obras do metrô se queixam da falta de segurança, da criminalidade que aumenta, e da falta de vigilância nos túneis e estações. Alguns moradores inclusive já estão pensando em vender ou alugar suas casas para preservarem a segurança de suas famílias.

Os viadutos e estações, vias e túneis também se transformaram em abrigo para mendigos e sem-teto, bêbados e bandidos. "Você sente o fedor de longe em todo canto, e o pior é de noite, quando os bêbados e os maconheiros ameaçam a gente", conta d. Lúcia Almeida de Fátima (CT).