

Parado, metrô gasta R\$ 1 milhão por mês

Recursos destinados para a manutenção da obra seriam suficientes para a construção de meia estação, a cada mês

JULIANA SOFIA

O Governo do Distrito Federal e o Consórcio Brasmetrô — pool de oito empresas responsável pela construção do sistema — gastam juntos quase R\$ 1 milhão, mensalmente, para manter as obras do metrô, paralisadas desde 13 de outubro de 94. O dinheiro seria suficiente para se construir meia estação a cada mês. A Coordenadoria Especial do Metrô, ligada à Secretaria de Obras, consome cerca de R\$ 400 mil mensais do GDF, enquanto R\$ 500 mil são gastos pelo Brasmetrô, que não sabe até quando continuará arcando com as despesas da obra parada.

“Tudo tem limite. Não sabemos até quando as empresas terão suporte financeiro para ficar tirando do próprio bolso dinheiro para fazer a manutenção da obra”, argumenta o gerente-geral do Brasmetrô, Evandro Sarubby. Apesar do contrato assinado entre as empreiteiras do metrô e o GDF estabelecer que até a entrega da obra o consórcio será responsável por ela, o Brasmetrô alega que não está prevista no documento a suspensão dos trabalhos.

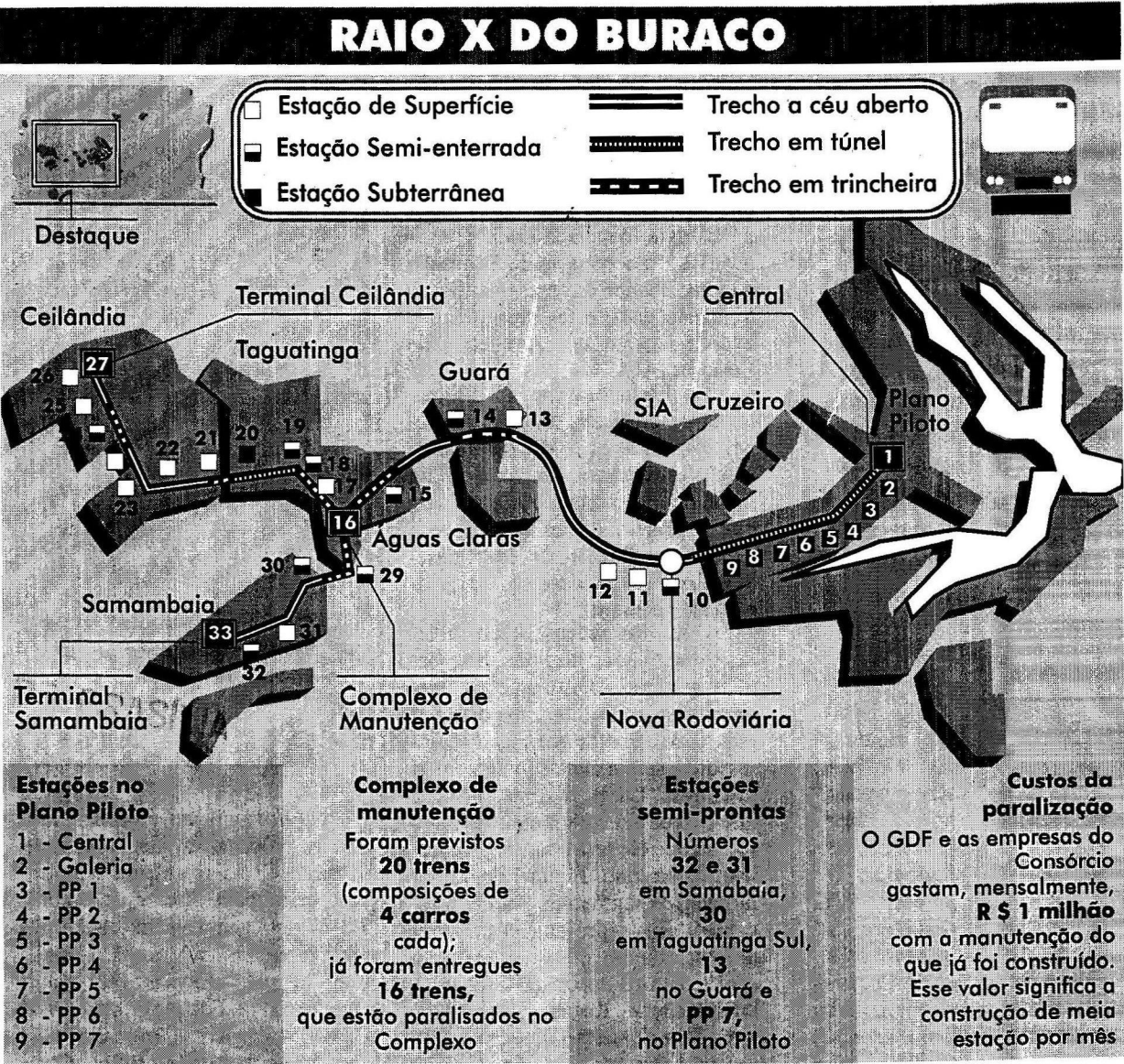
Segundo Sarubby, de certa forma, todos os custos que vêm sendo bancados pelas empreiteiras com a manutenção, vigilância e fiscalização do metrô deverão ser ressarcidos pelo GDF ao consórcio. “Não estamos fazendo pressão junto ao GDF agora porque queremos a retomada das obras. É um absurdo que um empreendimento deste porte fique parado. Esta não é uma crítica ao GDF, mas ao governo como um todo”, declarou o gerente do consórcio. “Eu peço a Deus que as empresas agüentem arcar com estes custos. Para isso, estamos reduzindo ao máximo as despesas do Brasmetrô, quanto menos gastarmos

mais agüentaremos”, argumentou.

A Coordenadoria Especial do Metrô, entretanto, afirma que só deve ao Brasmetrô R\$ 5 milhões referentes aos serviços já realizados pelas empreiteiras. “Manter as obras, mesmo paradas, é algo que o consórcio tem de fazer de acordo com o contrato”, disse o coordenador do Metrô, Setembrino Menezes Filho. “Não estava previsto no documento que as obras parariam, mas quem resolveu suspender tudo no ano passado foram eles próprios”, ressaltou Setembrino, lembrando que o consórcio não quis aceitar o pagamento de prestações pelo GDF, em 94, com dedução de projeções inflacionárias. Por isso, a construção do metrô foi paralisada.

Contenção — Com um quadro de 187 funcionários, a maioria conveniados, a Coordenadoria do Metrô trabalha na fiscalização das obras do sistema junto com o Brasmetrô, além de realizar estudos e planejamentos. “Desde o início do ano até cerca de um mês fizemos um levantamento do que já foi feito, o que falta fazer, quanto já pagamos e quanto pagar”, declarou o secretário de Obras, Hermes de Paula. “Agora estamos estudando formas de reduzir ao máximo a retomada da construção”, complementou Setembrino.

Ele conta que contenção tem sido a palavra mais presente na Coordenadoria, que, segundo ele, trabalha com uma estrutura mínima de funcionamento. “Eu sou o coordenador e não tenho nem assessor. Até o cafezinho é controlado e mantido com ajuda dos funcionários”, enfatizou o coordenador do metrô. Setembrino ainda explica que a Coordenadoria será desativada pelo GDF assim que as obras do metrô forem concluídas.



Túneis da Asa Sul estão ameaçados

A estabilidade dos túneis do metrô, no trecho que corta a Asa Sul, ficará comprometida caso as obras do sistema permaneçam paradas por mais tempo. Sem saber até quando a linha subterrânea do Plano Piloto estará segura, técnicos e engenheiros do Consórcio Brasmetrô e da Coordenadoria Especial do GDF são unânimes em diagnosticar que a existência de infiltrações ao longo dos 7,2 quilômetros de túnel da Asa Sul gerará sérios problemas se as obras não reiniciarem em breve e não forem adotadas as soluções definitivas para os vazamentos.

“Existem lençóis freáticos que foram atingidos pela via do metrô em quase toda sua extensão. Esta é uma questão com solução de engenharia já estudada. Basta que escoemos esta água para a rede de águas pluviais”, disse o coordenador do metrô, Setembrino Menezes Filho. “O fato é que as obras foram interrompidas no meio e este canal de escoamento não foi feito”, acrescentou. “Este escoamento é uma das coisas mais baratas em uma construção do porte do metrô”, detalhou o gerente de obras especiais da Coordenadoria Especial, Guilherme Pinto.

Para o gerente geral do Brasmetrô, Evandro Sabbury, é preciso ficar claro que o risco de um acidente causado pelas infiltrações está totalmente descartado pois uma fiscalização sistemática é feita nas obras. “Estamos em alerta, se for preciso temos como resolver qualquer problema. Entretanto, precisamos reverter o atual quadro o mais rápido possível”, afirmou Sabbury. Ele destacou que a parte do túnel do Plano Piloto menos ameaçada é a que começa na estação da 114 Sul e segue, no sentido norte-sul, por aproximadamente um quilômetro.

Neste trecho, a linha subterrânea já foi “forrada” pelas duas ca-



madas que devem envolver o túnel e está finalizada. “Esta parte já está mais protegida”, esclareceu Sabbury. Em uma visita da equipe do Jornal de Brasília às obras, foi constatado que vários drenos que deveriam escoar a água do túnel es-

Gastos já ultrapassaram previsão

Aproximadamente 65% das obras do metrô já estão prontas. Até agora foram gastos R\$ 718 milhões, sendo que a previsão inicial era que a construção completa consumisse R\$ 690 milhões. De acordo com a Secretaria de Obras, para se concluir o metrô são necessários aproximadamente R\$ 300 milhões. Hoje o Governo do Distrito Federal deve ao Consórcio Brasmetrô R\$ 5 milhões — sem estimativa de quando será efetivado o pagamento — e R\$ 240 milhões para o Banco Nacional de Desenvolvimento (BNDES) — a amortização foi negociada para começar no início de 97.

“Na verdade não estamos devendo para ninguém neste momento”, declarou o secretário de Obras, Hermes de Paula. “Com o BNDES nosso débito foi negociado para 97 e com as empreiteiras é tão pouco em relação ao total que já pa-

NÚMEROS

65 % do metrô estão prontos; a previsão de custo era de **R\$ 690 milhões**; já foram gastos **R\$ 718 milhões**; a dívida do GDF atinge **R\$ 245 milhões** e para concluir a obra faltam **R\$ 300 milhões**

gamos a elas”, continuou o secretário. Ele lembra que, no ano passado, foram as próprias empresas que não aceitaram receber do governo

uma parcela do pagamento pelas obras prontas na época.

Real — Com a entrada do real, explicou Hermes, as medidas provisórias baixadas pelo Governo Federal previam o expurgo em situações de débito como a do DF em relação ao consórcio, mas as empresas do pool, se recusaram a receber parte do dinheiro com a previsão inflacionária deduzida. “Eles não quiseram receber e pararam a construção”, contou o secretário. Ele ressaltou que isto ocorreu na mesma época em que a campanha eleitoral já se delineava e o então candidato Cristovam Buarque havia sido escolhido, no primeiro turno, para a segunda etapa do pleito, juntamente com Valmir Campelo.

“Cristovam começou a desmontar. Eu presumo que eles ficaram preocupados e resolveram, por este motivo, parar tudo”, afirmou Hermes.

Secretário critica forma de construção

Um metrô que consumiu mais de meio bilhão de dólares, já conta com trechos inaugurados e mais de 50% das obras realizadas, mas que não transporta ninguém. Esta é uma das maiores críticas sobre a estratégia de construção do sistema feita pela atual administração do GDF ao governo anterior. “Por isso, fizemos estudos e planejamentos para que ao acontecer a retomada, tudo seja feito de forma mais racional”, declarou o secretário de Obras, Hermes de Paula.

De acordo com os projetos do governo, o prosseguimento da construção do sistema obedecerá um quadro de seis cenários. Nos três primeiros, serão gastos cerca de R\$ 90 milhões. Eles serão acionados simultaneamente para que ao final dos trabalhos seja possível se oferecer transporte para aproximadamente 6,5 mil pessoas por hora. O trecho a ser finalizado nesta etapa possibilita o trajeto de usuários de Samambaia (Estação 32) e de Taguatinga (Estação 20) até o Plano Piloto (Estação 10).

Os três cenários restantes serão realizados separadamente. Na quarta fase, 10 mil pessoas já poderão usufruir do sistema, que terá acrescentado, a parte que liga o final da Asa Sul (Estação 10) à Galeria dos Estados. Em seguida, as obras avançarão para a Ceilândia. As estações ao longo do trecho do Plano Piloto que não foram construídas, assim como a Estação Central — junto à atual Rodoviária de Brasília — também serão erguidas e finalizadas nesta última fase.

Semipronto — O gerente de obras civis da Coordenadoria do Metrô, Luiz Gonzaga Lopes, enumera que já existem semiprontas, esperando por acabamento, cinco estações do metrô — duas em Samambaia, uma em Taguatinga Sul, uma no Guará e a última no Plano Piloto. Dos 9,1 quilômetros de túnel do sistema, apenas cerca de um quilômetro está finalizado (trecho que sai da Estação da 114 Sul, em direção ao Guará). Oitenta carros — 20 trens — comporão o metrô. Faltam ser entregues pelo fabricante, somente 16 carros — quatro trens. (J.S.)

Empresários não mostram interesse

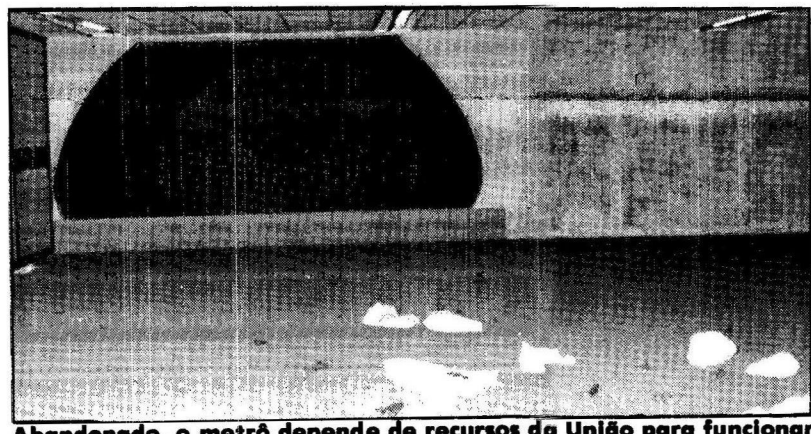
Apesar das demonstrações iniciais de entusiasmo, a iniciativa privada vem se comportando timidamente com relação à proposta de parceria na conclusão do metrô. Em uma reunião com representantes da construção civil, o governador Cristovam Buarque revelou o interesse do governo em “se associar” às empresas do setor para que o metrô fosse finalizado. A Federação das Indústrias de Brasília e o Sindicato da Construção Civil se mostraram simpáticos à idéia. Um novo encontro foi marcado, mas até hoje não ocorreu.

“Aquele prazo de 15 dias foi muito pequeno. As empresas precisam de tempo para estudar. Este é um projeto grandioso. Isto não significa que a iniciativa privada tenha se retraído”, justifica o coordenador do metrô, Setembrino Menezes Filho. Ele adianta que empresas nacionais de grande porte, empresas locais e até internacionais já se procuraram a Coordenadoria Especial do Metrô, buscando informações sobre as intenções do governo.

Concessões para que a iniciativa privada explore a energização do metrô, os postos de bilhetagem de passagens ou ainda faça uso das áreas comerciais de estações ou região limítrofe ao sistema metroviário são opções que o GDF acredita serem possíveis em conjunto com empresas privadas. A contrapartida é que o setor ajude na construção do sistema.

Não compensa — Na opinião do gerente-geral do Consórcio Brasmetrô, Evandro Sabbury, apesar do interesse comercial, este tipo de investimento não é interessante para o setor privado. “Vemos com muita simpatia esta proposta do governo, mas qual a empresa que irá se interessar em fazer agora um alto investimento para no futuro ter uma rentabilidade regular, argumentou Sabbury. “Não compensa”, sentenciou.

Ele exemplifica que nos metrô dos Estados Unidos e países da Europa este tipo de parceria Estado-setor privado não existe devido à falta de vantagem para as empresas.



Abandonado, o metrô depende dos recursos da União para funcionar

Governo Federal pode salvar obra

O repasse de recursos da União é a luz no fim do túnel do metrô para que suas obras sejam retomadas. Segundo o secretário de Obras, Hermes de Paula, já existe uma disposição do Banco Nacional de Desenvolvimento (BNDES) para que as obras tenham continuidade. Aliado a isso, bastaria que o Governo Federal liberasse parte, ou o total, da verba que se comprometeu a repassar para o DF para a construção do metrô, logo no início dos projetos do sistema.

Dos R\$ 180 milhões estabelecidos na equação inicial de recursos para o metrô para serem promovidos pela União, até agora apenas R\$ 82 milhões chegaram às mãos do GDF. Nesta equação, o governo local entraria com R\$ 150 milhões, o BNDES com mais R\$ 300 milhões e a iniciativa privada com R\$ 60 milhões. “Mas nada disso aconteceu. O GDF pagou até o momento R\$ 396 milhões, a União apenas R\$ 82 milhões, o BNDES mais R\$ 240 milhões e a iniciativa privada não entrou com nada”, disse Hermes.

“Hoje para se retomar as obras em etapas precisaríamos de R\$ 90 milhões. O BNDES se dispõe a entrar com R\$ 63 milhões, precisamos do restante”, detalhou o secretário de Obras. Ele ainda afirmou

