

Abalos na estrutura do metrô

Empresas fazem obras para reforçar pontes e viadutos e afastam possibilidade de acidentes

JAIRO VIANA

Os trens não entraram nos trilhos ainda e as obras civis do metrô, que no geral envolvem recursos da ordem de R\$ 1 bilhão, já apresentam problemas nas estruturas. São rachaduras e fissuras em pontes e viadutos, que acabam de ser corrigidas por operários das empreiteiras que formam o Consórcio Brasmetrô. Foram reforçadas as superfícies de apoio das vigas de pré-moldados e encamisados os pilares de sustentação de três pontes e um viaduto por onde passam as linhas do metrô.

As obras de reforço foram realizadas no viaduto sobre a Estrada-Parque Indústria e Abastecimento (EPIA), em frente ao ParkShopping; das pontes sobre o Córrego Guará, na área do Parque Ecológico da cidade; do Córrego Vicente Pires, entre o Guará e Águas Claras; e sobre o Córrego Taguatinga, entre Taguatinga Sul e Samambaia. Embora as obras sejam visíveis, as versões sobre a necessidade das correções, no entanto, são descontraídas.

Enquanto o arquiteto e ex-secretário de Obras do DF, Carlos Magalhães, suspeita que tenha havido erro de cálculo para a edificação das fundações, o gerente das obras civis do metrô, engenheiro Luiz Gonzaga Lopes, descarta esta possibilidade. Justifica os reforços sob a alegação de que haverá aumento no número de trens que vão circular sobre os trilhos do metrô e que a obra vai durar mais tempo.

Suspeição — “É uma questão de maior gravidade. Põe sob suspeição toda a obra do metrô”, afirma Magalhães. Ele inclusive propõe uma

arquiteto e ex-secretário de Obras do DF, Carlos Magalhães, suspeita que tenha havido erro de cálculo nas fundações



Operários do Consórcio Brasmetrô trabalham nas obras de reforço do sistema, corrigindo falhas nos túneis, em três pontes e num viaduto por onde passam algumas linhas do metrô

revisão geral em toda a obra, a fim de dar maior segurança aos usuários. Para o arquiteto, exemplo de que a obra é frágil, e que indicam que as sondagens não abrangeram todos os pontos recomendados, foi o acidente ocorrido com um operário, esta semana, em Taguatinga.

Gonzaga, que é professor da UnB e ex-diretor do Departamento de Estradas de Rodagem (DER), garante que ao assumir a gerência de obras do metrô revisou item a item. “A questão do erro de cálculo depende do ponto de vista que você examinar. As obras foram dimensionadas para suportar o tráfego de até 20 trens. Como aumentamos para

28, elas precisam ser reforçadas”, argumenta. O engenheiro assegura que o governo não desembolsou um só centavo para as obras de reforço, que foram negociadas com as empreiteiras sem acréscimo em seu valor.

Revisão — Para Magalhães, a falta de uma revisão total nas obras faz com que o governo assuma toda a responsabilidade sobre o que possa acontecer. Ele questiona o governo por não ter divulgado à comunidade o que foi constatado. “Se é um governo que se diz transparente, por que não esclarece a população sobre o que está ocorrendo. A quem estão protegendo?” indaga.

Todo o projeto executivo do metrô é de responsabilidade da empresa TCI - Planejamento e Projetos de Consultoria Internacional, de propriedade do atual secretário de Indústria e Comércio do DF, Tom Rebello.

Sobre o metrô existe ainda uma ação civil pública aberta pela Procuradoria da República no DF, que visa investigar a regularidade na aplicação dos recursos federais para as obras e apurar responsabilidades dos agentes públicos envolvidos. Magalhães foi nomeado para ser o perito da ação.

TCI descarta riscos para usuário

O diretor da TCI - Planejamento e Projetos de Consultoria Internacional, Renato Eli, garante que as obras de reforço nas obras do metrô constituíram “um excesso de zelo para aumentar a segurança da obra a longo prazo”. Assegura que não existe qualquer risco para os usuários do sistema. “Tanto que os trens já circularam sobre as pontes e viadutos e nada aconteceu”, frisa.

Eli reconhece que a longo prazo poderiam surgir problemas nas estruturas das obras, por isso os responsáveis pelo Consórcio Brasmetrô decidiram

fazer os reforços, sem nenhum custo adicional para o governo. Explicou que o projeto exigiu a confecção de mais de 30 mil plantas e desenhos das obras, com o envolvimento de mais de 300 profissionais, entre arquitetos e engenheiros.

“As obras civis são da maior segurança. Tanto que trens com cerca de 200 toneladas já trafegaram sobre elas, e nada aconteceu, passando o atestado de que tudo funciona a contento”, afirma o engenheiro, que depois da licença do atual secretário Tom Rebello, assumiu a direção comercial da empresa. (JV)

Ruy Baron