

Obra do metrô fica sem rumo na capital federal

■ Projeto já consumiu US\$ 1,7 bilhão e ainda faltam dez quilômetros de trilhos

ANTÔNIA MÁRCIA VALE

BRASÍLIA—A falta de controle sobre o uso do dinheiro público pode ser comprovada no eixo central da capital do país. Iniciada em 92, a obra do metrô de Brasília deveria ter sido concluída dois anos depois, beneficiando principalmente os moradores das cidades-satélite. Hoje, porém, ainda faltam dez quilômetros de trilhos para a conclusão do projeto. Inacabado, o metrô é alvo de suspeitas do Tribunal de Contas do Distrito Federal que está investigando a aplicação do dinheiro destinado à obra. Até agora, o projeto consumiu US\$ 1,7 bilhão para a execução de 30 quilômetros de trilhos. A previsão inicial era de um custo total de US\$ 700 milhões.

O projeto é de 1991, no primeiro governo de Joaquim Roriz (PMDB). No ano seguinte, começou a ser executado. Na época, foi anunciado como o metrô mais rápido e barato do mundo - ficaria pronto em dois anos ao custo de US\$ 20 milhões o quilômetro. Mas, por enquanto, o quilômetro de trilho está saindo a US\$ 28 milhões.

Apesar de ter 70% de sua obra a céu aberto e dispensando as desapropriações - já que quase todos os terrenos eram públicos - o projeto enfrentou uma série de problemas. O primeiro deles foi um erro na execução. Para agilizar o trabalho, os engenheiros resolveram começar a construir pelas extremidades os túneis que passavam pelo centro da cidade. Quando estavam prontos não se juntavam, obrigando a uma correção de rumo que custou tempo e dinheiro.

Paralisação —Com a crise do governo Collor, em 1994, as verbas minguaram e o trabalho foi suspenso. Ao assumir o governo, no ano seguinte, o petista Cristóvam Buarque resolveu abrir uma



Davi Zocoli

Num dos túneis do metrô de Brasília, um operário do consórcio anda pelos trilhos inacabados

auditoria, para apurar denúncias de corrupção na terceirização das obras. Nada foi provado e os trabalhos recomeçaram. Em ritmo mais lento, porque as verbas - do governo federal, do Distrito Federal e de um empréstimo do BNDES - voltaram a escaçar.

O Tribunal de Contas do Distrito Federal também desconfiou de irregularidades. Em 1992 abriu dois processos, que ainda tramitam sem solução. Um terceiro foi iniciado em 1996. Os três analisam o contrato entre o governo do Distrito Federal e o consórcio Bras-Metrô, que ganhou a licitação. O consórcio é formado pelas empresas Camar-

go Corrêa, Odebrecht, Andrade Gutierrez e Serveng-Civilsan. O grupo é integrado ainda pela Sistemas Inepar, a Mafersa (trens) e a TCBR-projetos.

No dia 8 de agosto, a coordenação do metrô deveria ter entregue ao Tribunal de Contas do DF uma série de explicações sobre os contratos. As respostas foram entregues e o plenário do tribunal deve se reunir ainda neste mês para decidir, oito anos depois, se o contrato foi regular.

De 1998 até agora, o Ministério da Fazenda repassou R\$ 77,7 milhões e ainda deve repassar mais R\$ 9,02 milhões até o final do ano.

O Ministério dos Transportes, responsável pelo repasse do dinheiro, afirma que é o último recurso a sair dos cofres da União, uma vez que o convênio com o Governo do DF se encerra agora. Mas a direção do Metrô afirma que ainda precisa de mais R\$ 250 milhões apenas para concluir a parte física, sem contar os gastos com a contratação de pessoal.

Quando estiver concluído, o metrô de Brasília vai atender a área mais populosa e pobre do Distrito Federal. Beneficiará os moradores das cidades-satélites de Ceilândia, Samambaia, Taguatinga e Guará e vai cortar a Asa Sul, área nobre do Plano Piloto.