

O buraco do Metrô (O Dia, 25/09/90)

MIGUEL BAHURY

O Governo atual desenvolveu, com frequência, inúmeras licitações no Metrô, sem cobertura financeira – diversas das quais questionadas pelo Tribunal de Contas –, para expansão do sistema até Copacabana e até a Praça XV, gerando contratos e despesas que só podiam ser ordenadas com cobertura prévia de empenho, segundo discriminação orçamentária, nos termos da legislação em vigor e das normas da própria companhia.

Destacam-se as seguintes licitações: I – Obras Civas – Projeto Metrô-Copacabana: as obras foram divididas em dois lotes, contemplando a Construtora Andrade Gutierrez e a CBPO; II – Ligação Estácio-Carioca: foram contempladas as Construtoras Camargo Corrêa, Carioca Engenharia e Paranapanema; III – Ligação Carioca – Barcas: foi contemplada a Construtora Mendes Jr.

Tais processos licitatórios geraram compromissos hoje estimados em torno de US\$ 400 milhões, dos quais o Governo formalizou a confissão de dívida de cerca de US\$ 150 milhões (DOE de 04/09/90, pág. 8 – processo E-10/800.024/90 e JB de 05/09/90). Além dessas iniciativas, dezenas de termos aditivos e outros contratos foram firmados com diversas construtoras, muitos dos quais sem licitação, acarretando compromissos que o Estado do Rio jamais terá condições de honrar, e comprometendo gravemente a gestão financeira do próximo Governo.

Cabe salientar que, ao concluirmos nossa gestão, no Governo Brizola, a dívida global do Metrô era de US\$ 2,27 bilhões, dos quais apenas US\$ 60 milhões eram devidos às empreiteiras, herdados de administração passadas. Atualmente, o valor estimado da dívida já atinge cerca de US\$ 2,8 bilhões.

Ressalte-se, ainda, que a maior parte da dívida supracitada de US\$ 60 milhões devida às empreiteiras ficou com a correção monetária congelada em nosso Governo, conforme parecer da Assessoria Jurídica do Metrô, encaminhado à Procuradoria Geral do Estado, com base nos contratos em vigor na época. Tal entendimento, no entanto, foi desconsiderado pelo Governo atual, ampliando substancialmente o saldo devedor respectivo da companhia.

Ao contrário do nosso Governo, que privilegiou recursos para a manutenção e operação, o Governo Moreira optou por abrir várias frentes de obras de expansão que estão paralisadas apesar de o Governo já ter investido cerca de US\$ 200 milhões no Metrô, conforme declarações do ex-presidente, José Maria Siqueira de Barros, em artigo publicado em O DIA, em setembro do ano passado. Tais recursos seriam suficientes para consolidar o sistema atual e concluir a Linha 2 até Irajá e Pavuna, inclusive o “rabicho” da Tijuca, beneficiando os moradores da Zona Oeste, Zona Norte e Baixada Fluminense e duplicando a demanda atual. Cabe indagar onde foi aplicada tamanha quantia?

É importante assinalar que, durante o Governo Brizola, com somente US\$ 70 milhões destinados pelo tesouro do Estado ao Metrô, foi possível a cobertura do déficit operacional e a manutenção e operação adequadas do sistema. Sem recebermos um centavo do Governo federal face à cruel, desumana e impiedosa discriminação que nos impuseram, mantivemos a companhia, saneamos todos os débitos de custeio, renegociamos e pagamos débitos vencidos do IAPAS e FGTS, dentre outros, e iniciamos a recuperação dos trens, ressaltando-se que até hoje o Governo Moreira não conseguiu colocar em circulação maior número de trens do que os que serviam à população no Governo passado, apesar dos vultosos recursos recebidos.

Em decorrência dessa política irresponsável, a manutenção e a operação do sistema são precárias, com paralisações frequentes dos trens, e a demanda, que, no final do nosso Governo, era de 400 mil passageiros/dia, já caiu para 250 mil passageiros/dia.

Infelizmente o Metrô do Rio transformou-se num imenso buraco, mal encoberto com tapumes, com riscos devido à paralisação das obras, principalmente em Copacabana e no “rabicho” da Tijuca. Para fechar tantos buracos, que tanto desconforto trouxeram à população, mais US\$ 25 milhões seriam necessários, comprometendo, ainda mais, a combalida situação financeira do Estado que o futuro governo herdará.

MIGUEL BAHURY é ex-secretário municipal de Transportes, ex-presidente e Diretor Financeiro do Metrô.

O Dia, Opinião, 25/09/90