



Transposição sem rumo

Síntese: *A transposição do rio São Francisco é o maior empreendimento público em execução no país. Envolvendo quase R\$ 7 bilhões de investimento, é tocada de maneira precária: suas construções estão sendo erguidas com base em esboços. Até hoje não existem os projetos executivos que detalham as reais condições em que as intervenções devem ser feitas. Com isso, os custos da obra já subiram mais de 50%. Pelo cronograma inicial, os dois principais eixos, com mais de 620 km de canais para levar água ao semiárido nordestino, deveriam ter ficado prontos no ano passado, mas só serão concluídos, na melhor das hipóteses, entre fins de 2014 e 2015.*

A transposição do rio São Francisco é o maior empreendimento público em execução no país. Com potencial para beneficiar 12 milhões de pessoas no semiárido nordestino, envolvendo quase R\$ 7 bilhões de investimento, a obra é tocada em condições precárias: suas construções estão sendo erguidas com base em esboços. Trata-se do melhor retrato dos improvisos comuns nos governos petistas.

Mais de quatro anos após o início dos trabalhos de campo, os projetos executivos dos túneis, adutoras e outras edificações que compõem a transposição ainda não estão prontos. Não espanta que, sem os estudos que detalham as reais condições em que as obras devem ser feitas, os custos do empreendimento já tenham subido mais de 50% – e tendam a subir ainda mais.

Compostas por duas extensas redes de canais que partem de trechos do rio situados em Pernambuco, as obras começaram em 2007, orçadas em R\$ 4,5 bilhões. A previsão era de que o conjunto de ações ficasse pronto no findar de 2010. Mas o prognóstico não apenas se frustrou como, hoje, ninguém é capaz de afirmar com convicção quando a transposição será concluída e a que preço: o orçamento já pulou para R\$ 6,85 bilhões.

Voo cego

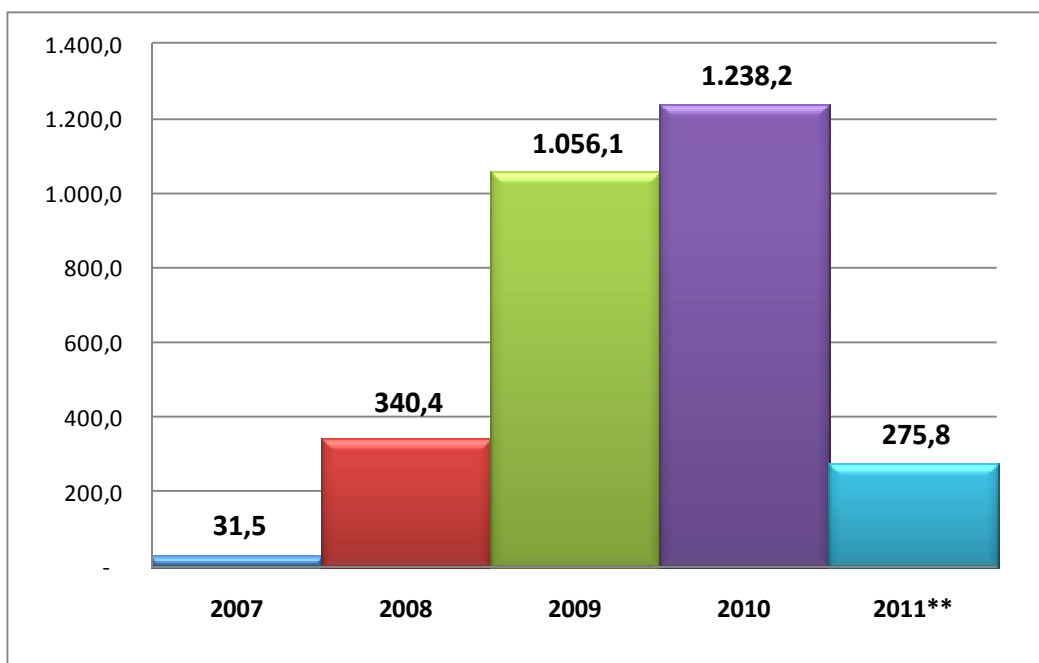
Surpreende que uma obra aventada há tantas décadas esteja sendo executada pelo governo federal com tamanha falta de planejamento. As primeiras propostas destinadas a abastecer o semiárido com água transposta do rio São Francisco datam do reinado de D. Pedro II, no século 19. Já na República, a ideia ressurgiu na época de Getúlio Vargas, mas sem maiores consequências práticas.

Nos anos 90, o presidente Itamar Franco assinou decreto considerando a obra “de interesse da União”. Mas o passo decisivo só foi dado no governo Fernando Henrique, com a apresentação da proposta básica dos canais de transposição a partir dos eixos Norte e Leste e a criação do Comitê da Bacia Hidrográfica do Rio São Francisco, em 2001. Cabia à gestão Lula dar prosseguimento aos trâmites, mas aí prevaleceu o improvisado.

De 2003 a 2006, por má gerência, o governo do PT não conseguiu fazer a transposição superar os entraves burocráticos iniciais. No primeiro mandato do presidente Lula, todos os editais elaborados pelo Ministério da Integração Nacional foram anulados pelo Tribunal de Contas da União, que determinou que as licitações só ocorressem após a apresentação dos projetos executivos.

Como o cumprimento da decisão acarretaria atraso nos cronogramas, comprometendo promessas eleitoreiras, em 2007 Lula determinou que o ministério passasse por cima das exigências do TCU e realizasse as licitações. Desta forma, a bilionária obra iniciou-se, numa espécie de voo cego que perdura até hoje.

Investimento na transposição* (em R\$ milhões)



Fontes: Siafi. *Valores pagos. **Até agosto.

Até 2009, os trabalhos mal avançaram, mas, com a aproximação do período eleitoral, o governo deu um jeito de acelerá-los. As obras passaram, então, a servir de cenário para "caravanas" oficiais destinadas a "vistoriá-las". A transposição tornou-se bandeira vistosa da candidata Dilma Rousseff.

Baixada a poeira, pôde-se ver, entretanto, que o ritmo das atividades não era condizente com a propaganda petista: sem políticos e câmeras de TV por perto, imperava a lentidão. O resultado é que o governo Lula chegou ao fim tendo investido menos de 60% dos R\$ 4,5 bilhões previstos até 2010, quando se esperava que o empreendimento já estivesse pronto. As obras avançaram menos ainda.

Andando para trás

A data de conclusão prometida por Lula revelou-se uma miragem. Hoje, o Eixo Norte, com 402 km de extensão em direção ao Ceará, tem apenas 44% concluídos e só ficará pronto, na melhor das hipóteses, em dezembro de 2015. Com 220 km rumo à Paraíba, o Eixo Leste tem 70% prontos, mas só poderá operar efetivamente em dezembro de 2014 – ainda assim em fase de testes.

De acordo com balanços do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), alguns trechos da transposição simplesmente andaram para trás. Em 11 dos 14 lotes do projeto, os percentuais de execução diminuíram desde a última prestação de contas da era Lula, em dezembro. Isto porque o atual governo mudou de financeiro para físico o critério de acompanhamento.

As obras dos dois grandes canais também perderam o carimbo verde do PAC, de andamento "adequado", e ganharam a cor amarela, de "atenção". Dois lotes da transposição sequer tiveram licitações lançadas até hoje: o 5, formado por sete barragens a serem construídas em Jati (CE), e o 8, referente às estações de bombeamento em Cabrobó (PE).

A fatura do desgoverno

Os imprevistos e a falta de planejamento que marcam o andamento da transposição cobraram seu preço. Ao se deparar com condições de relevo, clima e solo muito distintas das que os projetos básicos retratavam, as empreiteiras contratadas começaram a esvaziar os canteiros. Ao longo do primeiro semestre do ano, o contingente de trabalhadores ocupados caiu à metade em algumas frentes.

No início deste mês, cinco lotes estavam paralisados: os dos municípios de Verdejantes, Custódia, Sertânia e Floresta, todos em Pernambuco, e o de São José de Piranhas, na Paraíba. Para retomá-los, as empreiteiras exigiram que o governo reajustasse os valores. Conseguiram e o custo do empreendimento explodiu: os contratos receberam aditivos de até 32%, acima dos 25% permitidos por lei, e hoje o orçamento da transposição já esbarra em R\$ 7 bilhões.

Numa situação assim, não espanta que acidentes de trabalho também venham se sucedendo nos canteiros de obras. Em abril passado, por exemplo, parte de um túnel de 15 km entre os estados do Ceará e da Paraíba desabou, felizmente sem deixar vítimas fatais. O motivo do rompimento foi a diferença entre as condições de solo previstas no projeto básico e as encontradas nas escavações.

A transposição do rio São Francisco é necessária para garantir segurança hídrica para o semiárido, beneficiando, especialmente, comunidades de Ceará, Paraíba, Pernambuco e Rio Grande do Norte. De acordo com o Siafi, já foram gastos R\$ 2,9 bilhões com a construção de túneis e canais; é um caminho sem volta. Mas tudo indica que a obra vai custar aos cofres públicos muito mais do que custaria se tivesse sido realizada como devem ser feitos empreendimentos desta envergadura: com planejamento, cuidados ambientais e precisão técnica. É tudo o que não se viu até agora.



"Brasil Real - Cartas de Conjuntura ITV" é uma publicação quinzenal do Instituto Teotônio Vilela.

INSTITUTO TEOTÔNIO VILELA – www.itv.org.br

Instituto Teotônio Vilela . Senado Federal Anexo 1 – 17º andar – Sala 1707 . CEP 70.165-900 . Brasília – DF . Tel.: (61) 3311-3986 / 3311-4338 / 3224-5282 / 3323-7990 . Fax: (61) 3311-3891 . itv@itv.org.br