

Documentação

SOCIOAMBIENTAL

Fonte: *veja*

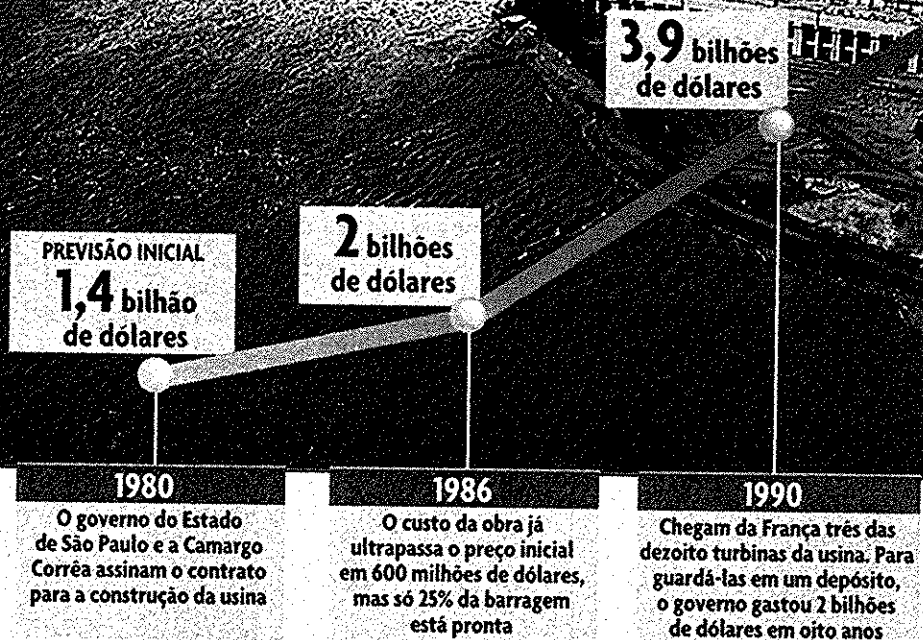
Data: *6/1/99* Pg *43-44*

Class. *25*

Brasil Energia

O preço era 1,4 bi. Saiu por 10 bi

Com a entrada em operação da usina hidrelétrica de Porto Primavera, marcada para esta semana, termina o ciclo das obras faraônicas que começavam baratas e acabavam caras



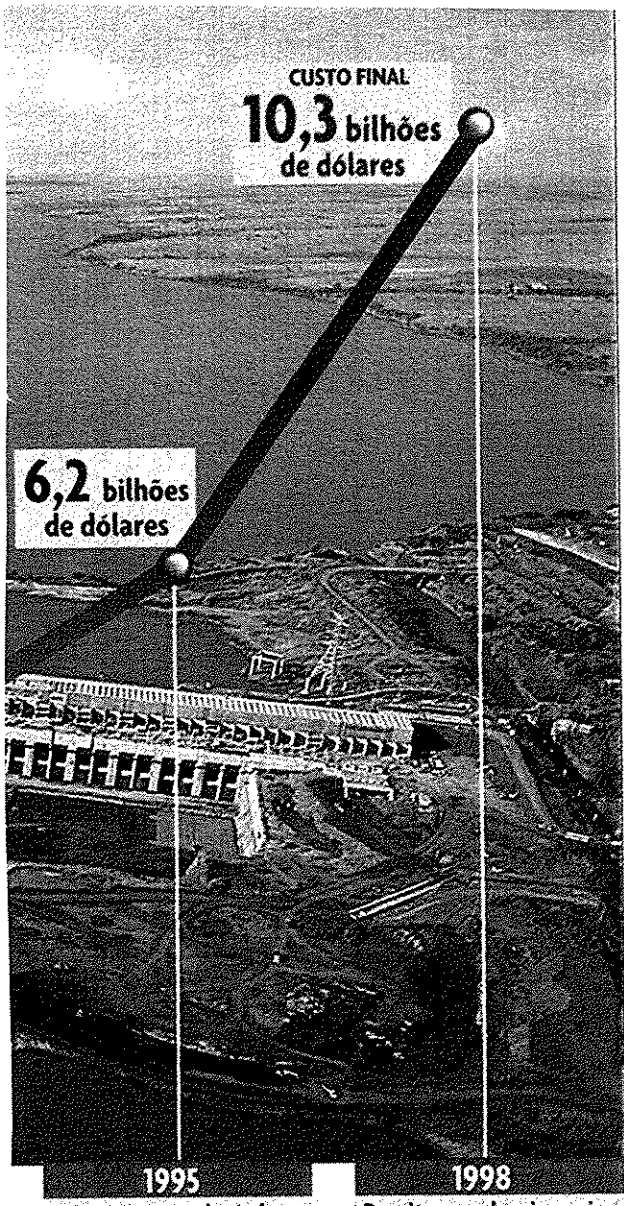
Maurício Lima

O governo do Estado de São Paulo marcou para quarta-feira desta semana o início da operação comercial da usina hidrelétrica de Porto Primavera. A usina, que teve seu projeto aprovado no governo Ernesto Geisel e começou a ser construída na gestão de João Figueiredo, é a última grande obra do regime militar. É também um caso impressionante de desperdício de dinheiro público. Porto Primavera deveria estar concluída em seis anos. Levou dezoito. Era para custar 1,4 bilhão de dólares. As contas mais recentes apontam para um gasto de 10,3 bilhões. Ou seja, sete vezes mais do que o planejado. As razões que provocaram essa elevação inacreditável são uma aula sobre como o Estado se acostumou a tratar o dinheiro do contribuinte. A obra foi interrompida seis vezes, o preço do contrato com a construtora

Camargo Corrêa foi renegociado dezenas de vezes e, em função do atraso, os juros encareceram o custo de maneira brutal. "Essa obra é um manual de como não se deve lidar com o dinheiro público", diz Mailson da Nóbrega, ex-ministro da Fazenda, responsável pela liberação de recursos para Porto Primavera durante o governo Sarney.

Quem olha o orçamento inicial e o compara com o preço final pode ser tentado a achar que a única explicação razoável para um aumento de preço dessa ordem é a corrupção: Afinal, como pode um preço subir tanto sem uma propina aqui ou ali? Engano. A obra pode não ser imaculada, mas seu preço ficou sete vezes maior por um conjunto de razões tão inaceitáveis quanto a

corrupção. Só no mundo de Brasília um caso desses não espanta ninguém. Um dos motivos é a instabilidade econômica. Durante os dezoito anos em que a usina foi construída, o país teve cinco presidentes, catorze ministros da Fazenda, seis moedas e cinco planos econômicos. A obra ora recebia recursos em bom fluxo, ora ficava sem dinheiro. Quando o orçamento era insuficiente, a construção era interrompida por falta de pagamento. Isso aconteceu seis vezes. Em cada uma delas, a construtora Camargo Corrêa ficou sem receber, demitiu milhares de trabalhadores e mandou para Brasília a conta gorra das indenizações. A empreiteira contratava o pessoal novamente quando o governo retomava os trabalhos.



O governo vende títulos a grandes consumidores de energia e consegue dinheiro para concluir a obra

Dezoito anos depois, a usina fica pronta para entrar em operação. Ainda faltam instalar quinze turbinas

FOTOS: ANTONIO MILERA

França em 1989, mas só foram instaladas no final do ano passado. Durante esse tempo todo, ficaram guardadas em galpões energizados, climatizados e com supervisão constante. Custo desse armazenamento: incríveis 20 milhões de dólares por mês, ou 2 bilhões no total. A maior fatia da elevação do preço final coube aos juros pagos em função do atraso: 5 bilhões de dólares. O resultado dessa explosão de preço é que a usina de Porto Primavera, batizada oficialmente com o nome do falecido ministro Sergio Motta, vai produzir o quilowatt/hora mais caro do país: 150 reais. Chega a ser quatro vezes mais caro do que o das outras usinas.

Os números que envolvem a usina são assustadores. A área do lago de Porto Primavera equivale a seis bafas da Guanabara e a muralha que compõe a barragem é uma parede com 10 quilômetros de extensão e 38 metros de altura, igual a um prédio de treze andares. O concreto utilizado na usina seria suficiente para construir 35 estádios de futebol do tamanho do Maracanã, o maior do mundo.

A farra bilionária em Porto Primavera impressiona nos dias de hoje, mas ela se parece demais com as outras obras da época em que foi concebida. A Hidrelétrica de Itaipu tinha previsão de custar 5 bilhões de dólares e dez anos depois acabou custando 16 bilhões. O complexo nuclear de Angra dos Reis foi orçado em 3 bilhões, já consumiu 12 bi, mas só um terço do projeto original está pronto. A Transamazônica foi abandonada depois de consumir 200 milhões de dólares sem ser pavimentada. "Essa usina jamais seria construída hoje em dia", reconhece Mauro Arce, secretário de Energia de São Paulo. "A fase das obras desse tipo acabou."

"Presenciei reuniões em que se sabia que o governo não teria dinheiro para fazer as obras, mas já se contava com os empréstimos futuros", diz Mailson.

Armazém de 2 bi — O preço também subiu em função da liberalidade dos governantes. Como a legislação era tolerante, os responsáveis pela obra fizeram incontáveis modificações no projeto original. O contrato com a Camargo Corrêa foi renegociado 32 vezes. A cada rodada, o preço subia um pouco mais. Outra razão são os cálculos malfeitos e a falha no cronograma. O custo final com as desapropriações de terra saiu 500 milhões de dólares mais caro do que o planejado. Algumas turbinas da usina foram importadas da

Operação salva bichos

Como em todas as obras de barragens, a construção da usina hidrelétrica de Porto Primavera exigiu a montagem de uma megaoperação para o resgate dos animais que viviam na região a ser coberta pelo lago. A operação custou uma fábula, 50 milhões de reais, e reuniu mais de setenta pessoas, divididas em doze equipes de trabalho. No total foram salvos 23 000 bichos, transferidos para reservas biológicas, zoológicos e instituições de pesquisa. Como o ritmo de enchimento do lago é muito lento, muita gente se pergunta por que é preciso resgatar os animais em vez de deixá-los sair correndo por suas próprias patas. Acontece que o ritmo de subida da água é extremamente irregular. Os pontos mais baixos são inundados rapidamente, provocando o aparecimento de centenas de pequenas ilhas nos pontos mais altos. É lá que os animais se refugiam e de onde não têm como sair. Muitos foram salvos de barco, outros só puderam ser resgatados com a providencial ajuda de um helicóptero. A principal preocupação dos ecologistas contratados para comandar o resgate era com as espécies em risco de extinção, como o cervo-do-pantanal, a onça-pintada e o tamanduá-bandeira.

Salvamento dos animais: projeto de 50 milhões

