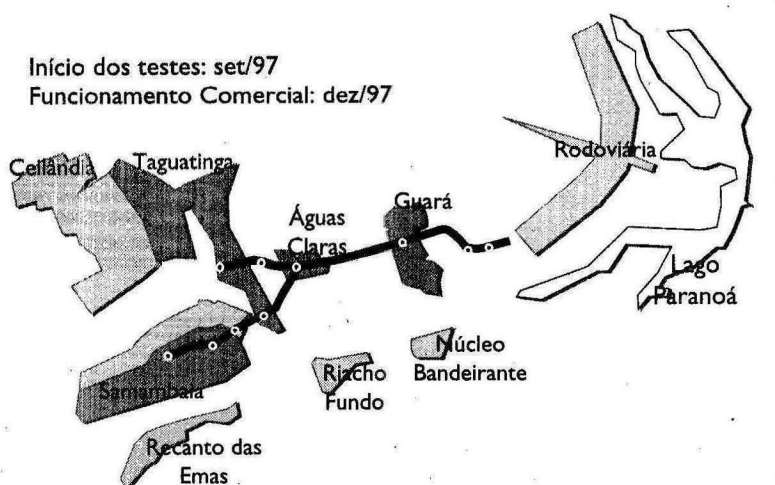


PRIMEIRA ETAPA

Início dos testes: set/97
Funcionamento Comercial: dez/97

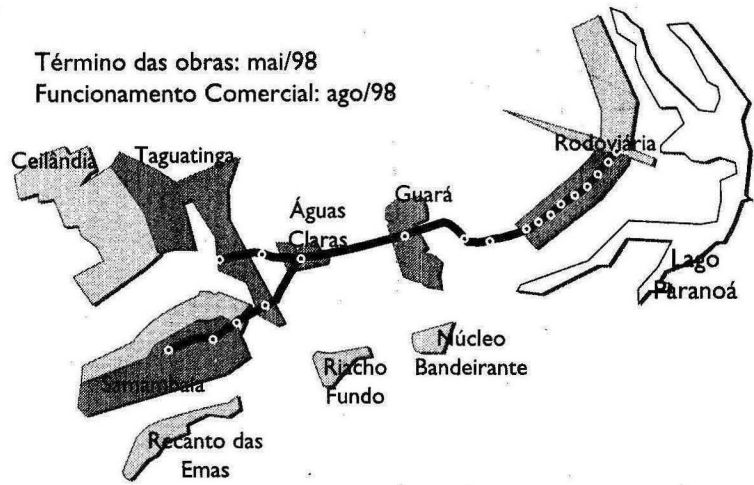


■ Em dezembro, a 1ª etapa já deve começar a operar comercialmente, transportando diariamente 6,5 mil pessoas no trecho que liga

Samambaia/Taguatinga à estação próxima ao Zoológico, na Asa Sul. A previsão para início dos testes é setembro.

SEGUNDA ETAPA

Término das obras: mai/98
Funcionamento Comercial: ago/98

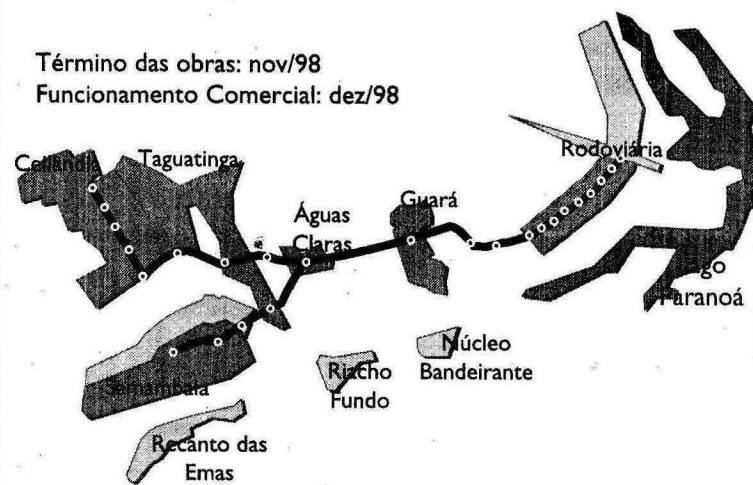


■ A previsão para o fim das obras da 2ª etapa, que compreende as estações da 114 Sul, da 108 Sul, da Galeria dos Estados e a estação central da

Rodoviária, é maio de 1998. O início da operação oficial, com cobrança de passagem, será em agosto de 1998. Atenderá 10 mil pessoas.

ULTIMA ETAPA

Término das obras: nov/98
Funcionamento Comercial: dez/98



■ Até outubro, o metrô deverá estar operando comercialmente também nas seis estações de Ceilândia. E, em dezembro, as demais

estações da Asa Sul também devem estar prontas para funcionar, completando os 40 quilômetros do sistema.

TRÊS MAQUINISTAS E UM METRÔ

Obra iniciada por Roriz e conduzida pelo senador Arruda terá primeira etapa concluída em setembro por Cristovam

Cristine Gentil
Da equipe do Correio

Na linguagem popular, é comum dizer que o verdadeiro pai é aquele que cria. Aquele que acompanha o rebento desde a hora que nasce até os primeiros passos. E, depois, observa orgulhoso o filho caminhar sozinho. Mas, na

política, será que é válida essa teoria?

Em setembro, previsão para início dos testes com passageiros do metrô de Brasília, a cidade estará com os olhos firmes no filho pródigo do ex-governador Joaquim Roriz, embalado em berço esplêndido pelo governador Cristovam Buarque. E qual deles será o tutor dos votos

que os usuários do metrô poderão depositar nas urnas em 1998? Quem assumir a paternidade primeiro.

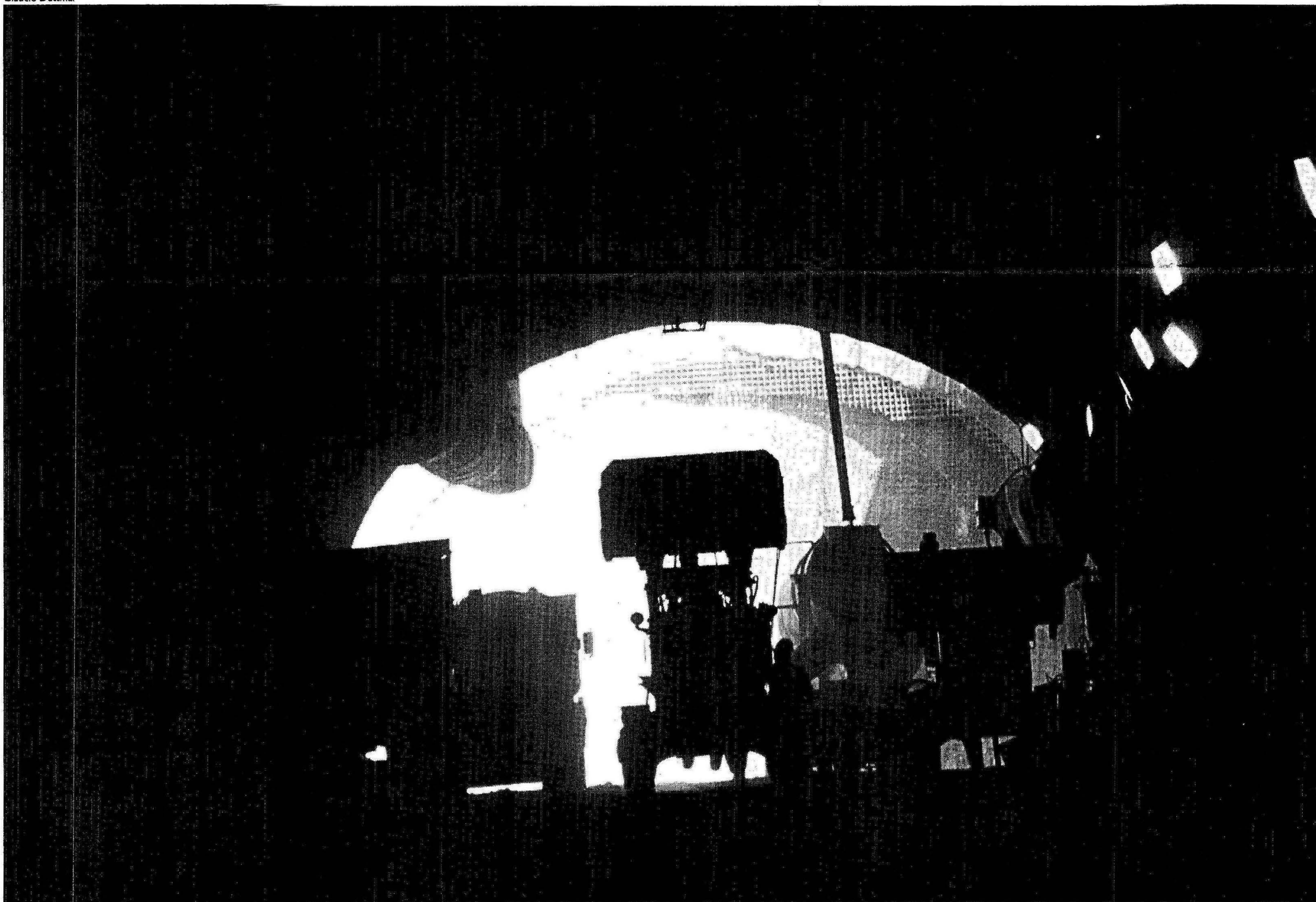
Desde as eleições de 1994, Cristovam decidiu criar o filho do outro. E criou bem. A obra foi retomada, e carimbada. Em cada tapume, em cada papel, o governo procurou imprimir sua marca:

obra paralisada em outubro de 1994 e retomada pelo Governo Popular e Democrático em maio de 1996.

Por outro lado, Roriz confia na memória do povo. Acha que ninguém vai esquecer que foi no governo dele que os primeiros túneis foram cavados, que os trens foram comprados e os primeiros trilhos instalados.

Entre os dois, alguém que gostaria imensamente de batizar a criança: o ex-secretário de Obras de Roriz, senador José Roberto Arruda (PSDB). Mas ele disfarça: "Todos os governantes que já passaram desde José Aparecido e todos os que virão pela frente deixarão seu carimbo no metrô de Brasília".

Glaucio Dettmar



Há apenas 60 dias as obras foram retomadas no trecho que liga o Setor Comercial Sul à Rodoviária do Plano Piloto, o que garantirá aos passageiros utilizar o sistema por 40 quilômetros

CRESCENDO COMO LEITE NO FOGO

Até tarde da noite, quem passa próximo à rodoviária do Plano Piloto pode ver os holofotes acesos. O trabalho não pára nem domingo. Em dois meses de obras, a estação central do metrô de Brasília já começa a tomar forma. Até maio de 1998, o governo pretende terminar essa etapa — a segunda —, juntamente com a conclusão da reforma da rodoviária.

É apenas uma amostra do ritmo que o governador Cristovam Buarque e sua equipe querem imprimir ao metrô. "A obra está igual leite em fogo. Crescendo numa velocidade espantosa", resume o funcionário do consórcio Brasmetro — responsável pela obra —, Hélio Claudino da Silva. Afinal, a meta é chegar ao fim do governo com o metrô nos trilhos, transportando 134 mil pessoas por dia em 40 quilômetros de linha, desde Samambaia até a rodoviária do Plano Piloto.

Nos próximos trinta dias, os últimos ajustes serão feitos no trecho de 22 quilômetros entre Samambaia e a estação próxima ao Zoológico, primeira etapa que deve estar pronta para os primeiros testes com passageiros ainda no mês de setembro.

Em dezembro, o metrô já deverá estar funcionando normalmente com os 6.500 passageiros diários, que serão atendidos nessa fase.

A segunda etapa, com início dos testes previsto para maio, vai levar o metrô até a estação central na rodoviária do Plano, onde haverá uma integração entre o metrô e os ônibus. A partir daí, 10 mil pessoas já estarão sendo atendidas.

Com a terceira fase, os 40 quilômetros de via já estarão prontos, nove deles subterrâneos e 32 de superfície. A maioria das estações de Ceilândia também estará concluída. O número de usuários subirá então para 22 mil pessoas. A quarta etapa marca o encerramento das obras com a término de cinco estações na Asa Sul e as duas restantes da Ceilândia.

"Com esse cronograma de obras que fizemos e os recursos assegurados, planejamos entregar pronto o Metrô ainda nesse governo", confirma o diretor-presidente da Companhia do Metrô, Setembrino Menezes.

Até lá, devem ser gastos ainda R\$ 400 milhões, garantidos pelo governo federal e por empréstimos junto ao Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (R\$ 254 milhões) e ao Banco do Brasil (R\$ 34 milhões). Caberá ao

tesouro do Distrito Federal, arcar com a estrutura administrativa, que vai consumir, nessa primeira etapa, R\$ 23 milhões.

Não arcar com o dinheiro do tesouro do Distrito Federal para dar prosseguimento às obras foi a decisão do governo Cristovam Buarque que deixou um hiato de um ano e meio no calendário de construção de Metrô. De outubro de 1994 a maio de 1996, as obras ficaram paradas, à espera de uma solução financeira.

DISPUTA POLÍTICA DE OBRA FARAÔNICA

Apesar disso, a retomada das obras era um caminho sem volta. Não havia outra alternativa a não ser continuar o caminho trilhado pelo governo Roriz. "Eles abriram frentes de construção em todos os locais, criaram um fato e tornaram a obra irreversível", defende o secretário de Obras, Hermes de Paula.

A seguir, o secretário assume um discurso ameno, onde tenta encobrir uma sutil disputa política pelos divididos de uma obra faraônica, a maior entre as 400 tocadas pelo atual governo. "Esse governo retomou uma obra iniciada. Qualquer

obra tem um componente de ganho político, mas não estamos pensando no carimbo. A comunidade é que vai ganhar."

Disfarce ingênuo. Ele mesmo cai na tentação de ironizar a inauguração do metrô, feita por Roriz, no último ano de seu governo. Com direito a passeio sobre os trilhos entre Zoológico e Samambaia. "Era o mesmo que dizer que os aviões podiam descer e subir, mas sem torre de controle", provoca Hermes de Paula, referindo-se à falta de Centro de Controle Operacional, o cérebro do Metrô, que até então era um arcabouço de concreto em Águas Claras.

De 1992 a 1994, dos 40 quilômetros do metrô, 21 já haviam sido construídos e grande parte dos equipamentos estava comprada. A previsão inicial de R\$ 690 milhões de gastos totais com a obra, já havia sido ultrapassada em R\$ 23 milhões. Quase metade dos R\$ 713,2 milhões gastos saíram dos cofres do Distrito Federal.

Por essas e outras, o senador José Roberto Arruda (PSDB), secretário de Obras de Roriz que esteve à frente da empreitada, não consegue esconder: "Havia uma época em que as coisas eram divididas entre contra ou a favor do metrô. Agora, se discute quem fez mais e quem fez menos."

Mas, depois, também tenta suavizar o discursos prefere também esconder a face política do Metrô. Segundo ele, a continuidade das obras do metrô é uma meta para todos os governos daqui pra frente. "O Metrô de Paris tem cem anos e até hoje ele é reformado. A cidade vai julgar seus governantes pela capacidade de prosseguir com o metrô não só como sistema de transporte, mas como elemento estrutural do Distrito Federal", defende.

Para comprovar a tese de que todos os governos poderão grudar o seu selinho no sistema metroviário do Distrito Federal, Arruda relembra um pouco da história do metrô. Ainda não era década de 80 quando o Departamento de Estradas e Rodagens (DER) começou a pensar como seria um sistema de transporte metroviário em Brasília. Naquela época, era difícil imaginar uma rua da cidade engarrafada ou ônibus entupidos de gente.

Em 1985, no governo José Aparecido, os primeiros estudos do DER começaram a ser aprofundados. "E foi até 1989 que houve grande impulso nos projetos", lembra Arruda, então engenheiro da Companhia Energética de Brasília (CEB) que fazia parte do grupo de estudos para a implantação do metrô.

CIFRAS

A previsão de gastos com a obra do metrô era de

R\$ 690 milhões

em 1992, mas até 1994 já tinham sido gastos

R\$ 713,2 milhões.

Desse montante,

R\$ 389,9 milhões

saíram dos cofres do GDF.

A nova previsão de custo total do metrô é de

R\$ 1,2 bilhão.

Dos

R\$ 400 milhões

que faltam para terminar as obras,

R\$ 120 milhões

serão repassados pela União,

R\$ 254 milhões

serão financiados pelo BNDES e

R\$ 36 milhões

pelo Banco do Brasil. O GDF só pagará pela manutenção da estrutura administrativa.

UM TRANSPORTE PARA MARGINAIS?

Foi no segundo governo de Joaquim Roriz que finalmente o projeto do metrô saiu do papel, provocando grande polêmica na cidade. Uma das maiores discussões esbarrou numa visão considerada hoje pre-conceituosa de que a linha do metrô seria um caminho para marginais invadirem o Plano Piloto.

"Esse é um preconceito que não está totalmente superado, mas já começa a mudar", acredita Arruda. O diretor-presidente do Metrô concorda: "As pessoas estão começando a entender que o metrô não é apenas um meio de transporte, é uma forma de estruturar melhor a cidade".

José Manoel Morales Sánchez, diretor administrativo do Metrô, fez questão de tranquilizar os prefeitos de quadra durante uma reunião no início do ano. "Nós teremos um esquema de segurança próprio, além da Polícia Militar, para salvaguardar o patrimônio público e os usuários. Esse esquema vai funcionar 24 horas, com seguranças treinados de acordo com um procedimento interno que vai determinar norma de conduta dentro das estações", explicou.