

Metrô de graça acaba sexta-feira

Trens vão parar de novo e cerca de 10 mil usuários voltarão a pagar passagem de ônibus no transporte coletivo do DF

Atendente de uma lanchonete do ParkShopping, Lana Gonçalves usou o metrô por um ano para voltar do trabalho. Além de economizar quase R\$ 30 por mês nas viagens gratuitas do trem, a jovem, de 18 anos, ganhou tempo ao trocar o asfalto dos ônibus pelos trilhos. Moradora da QR 405 de Samambaia, reduziu de quase duas horas para pouco mais de 15 minutos o trajeto do shopping até sua casa.

Os minutos que passaram a sobrar viraram investimento, e ela começou a estudar informática em um cursinho no centro de Taguatinga. "Antes eu não via necessidade no metrô, mas vejo hoje o quanto ele é necessário", observa. A partir de sexta-feira, porém, ela terá de voltar aos ônibus — tanto para ir a Taguatinga quanto para voltar para Samambaia.

Lana é uma das 10 mil pessoas que deixarão de ser transportadas pelos trens, nesta sexta-feira, com o término da Operação Branca. Por um ano, o metrô funcionou sem cobrar passagens dos usuários — uma multidão de 3,4 milhões de passageiros nesse tempo. Foi um período de exatos 12 meses de testes que custou R\$ 20 milhões, dinheiro pago pelo Governo do Distrito Federal (GDF) ao consórcio Brasmétrô, desde 12 de agosto de 1998, por um contrato que vence nesta quinta-feira. "Os testes têm de ser feitos é na reta final, pouco antes de o sistema operar comercialmente", avalia o secretário de Obras, Tadeu Filippelli, que contesta a utilidade do contrato.

O secretário sustenta que é preciso parar os testes para retomar as obras. Falta implantar equipamentos de segurança e controle de tráfego, montar o isolamento das linhas energéticas no túnel da Asa Sul e dar acabamento às estações, com instalação de elevadores e escadas rolantes. Isso sem falar na necessidade de organizar a integração de linhas de ônibus

ao funcionamento dos trens — para atendimento àqueles que não são vizinhos das estações. "Isso vai dar maior atratividade ao metrô", diz o secretário.

Otimista quanto ao reinício das obras, ele evita fixar datas, porque tudo depende da liberação de mais recursos do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES). Técnicos do GDF viajaram ontem ao Rio de Janeiro, para dar prosseguimento às conversas com o banco. Eles tentam receber o mais rápido possível R\$ 45 milhões correspondentes ao saldo do contrato de R\$ 250 milhões já existente com o BNDES.

Além disso, os técnicos negociam um empréstimo de mais R\$ 40 milhões para este ano, R\$ 100 milhões para o ano que vem e R\$ 100 milhões para 2001. "Essa última parte é para equipamentos que garantam a frequência e pontualidade dos trens", explica Filippelli.

Dos 41 quilômetros de trilhos, 28 estão prontos. A partir da retomada, o GDF estima que levará de seis a oito meses para o metrô funcionar comercialmente — com cobrança de passagens — no trecho da Praça do Relógio de Taguatinga à Rodoviária de Brasília, passando por Samambaia e Guará. O trecho que ligará Ceilândia ao sistema consumirá de 18 a 20 meses de trabalho, a partir do reinício.

Apesar do fim dos testes, as linhas continuarão energizadas. Quem ignorar os avisos de perigo e entrar em contato com os trilhos poderá morrer com um choque de 750 volts.

MAIS VELOZ

Enquanto os trens não voltarem aos trilhos, a maioria dos 580 servidores contratados estará em treinamento. Antes de entrar em fase comercial, quando deverá transportar 100 mil pessoas diariamente, o metrô aumentará de nove para 13 o número de estações em operação. A velocidade da viagem,

André Corrêa



Com as viagens gratuitas, Lana, que mora em Samambaia, ganhou tempo para fazer cursos em Taguatinga. A alegria dela durou pouco

MEMÓRIA

PUXA-ENCOLHE FAZ 7 ANOS E LEVA R\$ 1 BI

A construção do metrô de Brasília teve início em janeiro de 1992. A obra foi um dos principais pontos da plataforma eleitoral de Joaquim Roriz na eleição de 1990 para o governo do Distrito Federal, vencida por ele no primeiro turno. Desde a origem, o projeto teve muitos pais e padrinhos políticos — um deles, o então secretário de Obras, José Roberto Arruda, aca-

baria virando adversário de Roriz em 1998, concorrendo ao governo pelo PSDB. Mais de sete anos depois, a operação do sistema em escala comercial ainda é uma promessa.

No início, o custo da obra foi calculado em US\$ 619 milhões de dólares. Mas, de acordo com dados do Governo do Distrito Federal (GDF), no fim de 1998, já foram consumidos mais de R\$ 750 milhões. O secretário de Obras, Tadeu Filippelli, estima que os gastos já chegaram a aproximadamente R\$ 1 bilhão.

Em outubro de 1994, as obras foram paralisadas — uma reação dos empreiteiros a atrasos

nos pagamentos devidos a eles. A construção só foi retomada dois anos depois, pelo governo Cristovam Buarque. No intervalo, o GDF fez uma auditoria para detectar se havia irregularidades. A investigação questionou alguns dos preços cobrados pelo Consórcio Brasmétrô, mas o balanço final recomendou a retomada da obra.

Pesou também a decisão política do governo: questionar a lisura do metrô forçaria uma nova licitação e mais atraso no cronograma. Na gestão petista, havia temor de associar o governo Cristovam a uma recusa em levar adiante a obra iniciada na

administração de Roriz.

Em 1996, com a liberação do financiamento de R\$ 254 milhões do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), os operários voltaram a trabalhar. Há um ano, pouco menos de dois meses antes das eleições, começaram as viagens experimentais — e gratuitas. No fim do ano, novos atrasos nos pagamentos paralisaram as obras, prestes a ser retomadas pela segunda vez graças a novos entendimentos com o BNDES. Além do banco, o próprio GDF e o Orçamento da União são as fontes que sustentam a empreitada.

limitada a 60 km/h durante os testes, subirá para 80 km/h.

De janeiro até esta quinta-feira — com os trens funcionando gratuitamente das 6h às 9h e das 17h às 20h —, o total diário

de passageiros flutuou entre 10 mil e 11 mil. No ano passado, com funcionamento das 5h às 20h, o movimento chegou a 24 mil pessoas por dia. A maioria dessa gente é composta por tra-

balhadores, como o jardineiro da Novacap Expedito Dias Paz, 63 anos, morador da QR 517 de Samambaia. Ele aprovou o novo meio de transporte, capaz de reduzir para 20 minutos as duas

horas normalmente gastas em ônibus no regresso para casa, retardado pelos engarrafamentos do fim de tarde. "Além de rápido, o metrô não é lotado e sujo como os ônibus", elogia.