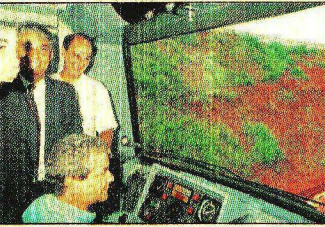


OBRA SEM FIM

1992
JANEIRO
Promessa de campanha do seu segundo governo, Joaquim Roriz lança oficialmente a pedra fundamental das obras de construção do metrô de Brasília, na estação de Furnas, em Samambaia. O projeto inicial estava orçado em US\$ 60 milhões. O governador anuncia que o metrô será inaugurado no dia 21 de abril de 1994.

1994



MARÇO
Roriz faz uma solenidade para a entrega de 20 dos 40 quilômetros do metrô, no trecho que liga Samambaia ao Parkshopping. Na ocasião, apenas 6 das 30 estações estavam concluídas.

ABRIL
No dia do aniversário da cidade, 21, o governo não consegue cumprir a promessa de inaugurar o metrô.

OUTUBRO
A obra é paralisada no dia 13.

1995
JANEIRO
O governador Cristovam Buarque assume o governo e promete reiniciar as obras do metrô. Ele pede um empréstimo de R\$ 34 milhões ao Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES).

1996
MAIO
Após diversas negociações com as empresas que formam o consórcio Brasmetrô, as obras são reiniciadas. A previsão é que sejam concluídas antes do fim de 1998.

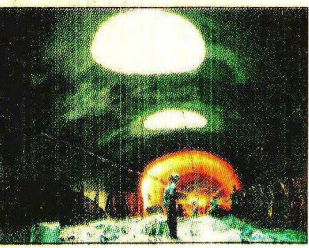
1997



SETEMBRO
BNDES libera a última parcela de financiamento para a obra. O governador Cristovam diz que ainda são necessários R\$ 254 milhões para a conclusão do metrô e promete entregar a obra até o final de 1998.

DEZEMBRO
O governo federal libera R\$ 12 milhões do orçamento do ano para obras.

1998



JANEIRO
Concluída a obra de construção do túnel de 600 metros ligando a Galeria dos estados à Rodoviária. Os operários derrubam a parede de terra que separa as duas estações. Foram concluídos os 7,4 quilômetros de túnel sobre a superfície da Asa Sul.

FEVEREIRO
Os trilhos do metrô chegam da Espanha e começam a ser instalados no túnel desde a 114 Sul à Galeria dos estados.

JUNHO
O Eixão Sul é interditado entra as quadras 208 e 214 para a construção de uma passarela subterrânea.

AGOSTO
Cinco trens começam a realizar viagens de graça entre o Plano Piloto e Samambaia.

SETEMBRO
O metrô começa a rodar de graça no período de 10h às 22h entre o Zoológico, Taguatinga e Samambaia.

OUTUBRO
Após o segundo turno eleitoral, a obra voltou a ser paralisada.

O METRÔ PÁRA HOJE E MUTTOS BRASILIENSES FORAM CONFERIR A VIAGEM FINAL

O ÚLTIMO TREM

Conceição Freitas
Da equipe do **Correio**

Todo metrô carrega em si a nostalgia emprestada dos trens. Os poucos que conhecem os metrôs de Londres, Nova York, Paris têm sempre uma história para contar, seja pela eficiência, pelos personagens que por eles transitam, pelos cantadores à espera de um trocado. Renata Pereira dos Nascimento, 11 anos, nunca viu um trem, nunca andou de avião, não tem bicicleta e esperou um mês até que a mãe dela, Joana D'Arc, a levasse para brincar de última viagem de metrô. Porque não será a derradeira, mas o metrô de Brasília parou ontem e não tem data para voltar.

A menina já conhecia um shopping — o Alameda, de Taguatinga. “Mas o metrô é mais legal que ele”, decide, dez minutos depois de sentar-se numa cadeira vermelha, mãozinhas grudadas no encosto, olhos arregalados por trás das lentes grossas. A estudante da Escola Classe 10, em Taguatinga, chegou a Brasília em julho passado. Veio de Paracatu, Minas, onde não tem metrô nem trem e o shopping está sendo construído. O metrô de Brasília é quase todo de superfície, mergulha pouco na terra, não passa por baixo de prédio. É um metrô-candango e, portanto, corta o cerrado à direita e à esquerda.

Renata não quer saber de nada disso. E, 15 minutos depois de iniciado o passeio, se dá conta de algo que a faz gostar ainda mais daquele trem sem motorista, de duas cabeças, de janelas amplas: “Não senti enjoão”. E supõe que aquele misterioso, ágil e limpo meio de transporte seja dirigido “por um computador”. Joana e Rejane, mãe e irmã mais nova de Renata, saíram da QSC 19 especialmente para o passeio.

Ao lado de Joana, está Maria do Carmo Silva, 54 anos, comerciante, moradora da QI 5, no Setor de Indústria de Taguatinga. Sobre o colo de Maria do Carmo repousa uma dúzia de laranja, mas dias antes ela carregava duas abóboras. “Eu estava de pé e as abóboras saindo rolando, blu-blu-blu-blu, e eu atrás. Pare-

Sergio Amaral



As viagens dos trens do metrô, que levam em média 10 mil passageiros por dia, vão ser interrompidas para voltar quando a obra estiver pronta

cia uma caipira doida”. Ontem, Do Carmo saiu para ir ao Pão de Açúcar, na Praça do Relógio, e de lá pegou o metrô para as despedidas de praxe. “Meu filho disse que era o último dia e eu vim curiá. Pena que não vai dar tempo de trazer meus netos”. Mas ela teve tempo de passear três vezes de metrô e ri, riso solto, como quem conta um troféu.

Maltratado pelas idas e vindas das administrações que não conseguiram concluí-lo e que por ele brigaram como quem briga pela herança milionária, o metrô de Brasília não ter o glamour dos grandes, mas tem a

limpeza do de São Paulo, exemplo para o mundo. Faltam latas de lixo — no lugar delas caixas de papelão, mas os funcionários têm modos. Tratam os passageiros de “senhor” e “senhora”, avisam que não se pode ultrapassar a faixa amarela (a meio passo da linha do trem) e — por motivo inexplicável — não é permitido agachar.

A babá Adenilda Marcia Souza Alves, de 32 anos, nem faz questão de se acomodar ao jeito da roça enquanto espera o metrô. Só queria que ele voltasse logo, pra ela não ter de acordar muito cedo e depender do ônibus que só pas-

sa quatro vezes por dia na Agrovila Engenho das Lajes, quase à margem da BR-060. Faz só dois meses que ela descobriu um jeito civilizado de ir e vir para o trabalho, no Guará. Com conexão na Praça do Relógio, em Taguatinga. Passou a economizar meia hora de ida e meia hora de vinda. “No começo fiquei com um pouquinho de medo, pena que a vida boa acabou muito depressa”. Ela diz que vai sentir falta de outra coisa: da educação dos funcionários. “Eles tratam a gente bem, como gente”.

Sentado atrás dela está o cabo da Aeronáutica Neri Figueiredo,

40 anos, funcionário do Cindacta — são 17h45 e os vagões rumam para a Praça do Relógio. Figueiredo dá uma aula de transporte ferroviário, fala que os países subdesenvolvidos abandonaram o mais barato dos meios de locomoção, pede que haja pressa na conclusão das obras. “É preciso melhorar a malha ferroviária brasileira”.

Adenilda e Neri sobem as escadas da Estação da Praça do Relógio e levam a nostalgia dos trilhos. “Será que ele vai voltar um dia?”, pergunta Adenilda.

■ Mais metrô na página 2

POR QUE PAROU?

“A paralisação do funcionamento do metrô para retomada das obras não se justifica, e trará uma série de consequências funestas para a própria obra e para os cofres públicos, além de deixar mais de 10 mil passageiros por dia sem o transporte eficiente, confortável e seguro ao qual eles já tinham se acostumado. Não tem sentido a alegação do Secretário de Obras de que é “preciso parar o metrô para trabalhar no túnel da Asa Sul.” A

obra teve curso normal durante o governo Cristovam com a operação fluindo tranquilamente. Suspender a operação agora só pode se explicar pela ânsia do atual governo de apagar tudo o que foi feito na gestão passada, para inaugurar ações parecidas, com nome diferente, como se fosse idéia nova.”

Maria José Maninha,
deputada distrital pelo PT

PAROU POR QUÊ

“As viagens experimentais foram encerradas por todos os motivos possíveis. Primeiro porque é preciso concluir a obra. Depois, o governo passado lançou a Operação Branca estranhamente, em 12 de agosto, há 48 dias das eleições. O túnel da Asa Sul foi incluído sem condições de segurança. Foi uma irresponsabilidade do governo anterior numa ação eleitoral. Operação experimental se faz um ou dois meses antes do início da operação comercial definitiva.

As viagens foram encerradas porque é preciso concluir a sinalização do controle eletrônico, bilhetagem e elevadores das estações da Asa Sul. Fazemos isso para entregar o metrô em definitivo à população. O eventual transtorno que as pessoas tenham não se compara ao benefício total quando estiver pronto.”

Tadeu Filippeli,
secretário de Obras do Distrito Federal