

DISTRITO FEDERAL

Cronologia do Metrô

1970

O Governo do Distrito Federal estudava a possibilidade de adoção do sistema de monotrilho no DF, tendo recebido diversos trabalhos sobre o assunto. Em 1960, na administração do Prefeito Israel Pinheiro, na formulação do Plano de Transportes Coletivos da cidade recém-inaugurada, que ainda contava com um sistema de ônibus provisório, estudava-se, como uma das alternativas, a implantação de um sistema de monotrilho entre Brasília e as cidades satélites. Vários modelos de monotrilhos adotados em algumas cidades em regime experimental foram analisados.

1971

No dia 27 de março, fundação da cidade de Ceilândia, que em poucos anos se tornaria a maior cidade do Distrito Federal, consolidando, junto com as cidades satélites de Taguatinga (1958) e Guará (1969) a ocupação urbana periférica, a oeste de Brasília.

No dia 4 de agosto, o engenheiro Glauco Benévolo, do Ministério dos Transportes, profere palestra sobre os aspectos econômicos no planejamento de transportes urbanos e o trem elevado (monotrilho) no Distrito Federal.

1972

No dia 14 de março, o governador Hélio Prates da Silveira, sugere ao presidente do Conselho de Trânsito, um estudo preliminar de implantação do "Aerotrem", de tecnologia francesa, entre Brasília e as cidades satélites, visando a elaboração do Plano Diretor de Transportes do Distrito Federal. O assunto surgiu após a segunda visita dos dirigentes da sociedade do Aerotrem da França. O veículo com capacidade para 80 passageiros atingiria até 300 km/h de velocidade.

1975

Segundo o Relatório de Atividades do Governo do Distrito Federal, em 1975, o GDF contrata com a *CED – Consultores de Engenharia e Desenvolvimento S/A* estudos visando a implantação de um sistema de transporte de massa, interligando as cidades satélites de Taguatinga, Ceilândia, Gama, Guará, Núcleo Bandeirantes e adjacências do Plano Piloto. Contratou também com o *Geipot* um plano diretor de transportes coletivos para o Distrito Federal.

1976

O Governador do Distrito Federal, Elmo Farias, idealiza um rápido sistema de transporte de massa, uma espécie de Pré-Metrô, fazendo um percurso perimetral, com 72 km de linhas, a partir da estação ferroviária que estava sendo concluída; O trajeto envolvia as cidades satélites, sendo complementado pelos ônibus. No mesmo ano o Governador determinou a elaboração dos estudos para implantação do Metrô, sendo preparados os editais de concorrência e procedida a licitação, tendo sido vencedora a Hidroservice, empresa sediada em São Paulo. Esperava-se para meados de 1977 a conclusão do projeto definitivo de construção do Metrô.

1987

O Governo do Distrito Federal encomenda ao Instituto Mauá, de São Paulo, um estudo de viabilidade técnica para implantação de metrô de superfície. O estudo conclui que a solução por ônibus tenderia a uma rápida saturação.

As conclusões dos estudos da Hidroservice e do Instituto Mauá são ratificadas pela *Comissão Especial* do GDF, que seleciona a alternativa VLT (Veículo Leve sobre Trilhos) para implantação da primeira linha de transporte rápido do Distrito Federal.

1991

No dia primeiro de janeiro, toma posse o primeiro Governo eleito do Distrito Federal.

No dia 2 de janeiro, através do Decreto nº 12.972/91, publicado no DODF de 02/01/91, é criado o *Grupo Executivo do Metrô-DF*, núcleo político ligado ao gabinete civil, encarregado dos estudos iniciais de implantação do metrô no Distrito Federal. O Grupo era constituído inicialmente pelos seguintes membros: Chefe do Gabinete Civil (coordenador), Secretário de Transportes, Secretário de Desenvolvimento Urbano, Secretário do Meio-Ambiente Ciência e Tecnologia, Secretário de Fazenda, Secretário de Planejamento, Procurador Geral do Distrito Federal, Diretor Presidente da CEB, Diretor Presidente da TCB, Presidente da Terracap, Diretor Presidente do BRB. Além da formação do Grupo Executivo, o Governo do Distrito Federal celebrou com a NOVACAP e demais entidades integrantes do Grupo o Convênio nº 036/91, com o objetivo de implantação do "*Sistema de Transporte de Massa do DF*".

Nos termos do Convênio 036/91, o Governo do DF seria a parte responsável pela captação dos recursos financeiros necessários, enquanto à NOVACAP, colocaria em prática os atos necessários à realização do Convênio e, na qualidade de gestora, administrar os recursos financeiros relacionados às atividades do Plano de Trabalho. O Convênio 036/91 reuniu todos os meios necessários à integração operativa do projeto, comandando todo o processo de implantação do empreendimento.

No dia 14 de fevereiro, licitação para Tomada de Preços, para elaboração do Estudo de Impacto Ambiental do Metrô-DF. No dia 18 de abril é assinado o contrato 25/91-Terracap, para elaboração do Relatório de Impacto Ambiental.

O Governo do Distrito Federal, através da Companhia Imobiliária de Brasília (Terracap) e de acordo com o Edital de Tomada de Preços nº 003/91 celebrou em 18/04/1991, com a *Engevix Engenharia S/A* o contrato nº 25/91 para a elaboração do Estudo de Impacto Ambiental (EIA) e respectivo Relatório de Impacto Ambiental (RIMA) do Sistema de Transporte de Massa do Distrito Federal.

A ordem de serviço nº 10/91 foi emitida em 23/04/91 e em 12/07/91 a Comissão de Acompanhamento, Avaliação e Recebimento dos Serviços, composta por técnicos da Terracap, Gabinete Civil, Secretaria de Transporte, Secretaria de Meio Ambiente, Ciência e Tecnologia (SEMATEC), Secretaria de Assuntos das Administrações Regionais (SAAR), Departamento de Urbanismo da Secretaria de Desenvolvimento Urbano (Deu-SDU), Companhia Urbanizadora da Nova Capital (Novacap), Companhia de Eletricidade de Brasília (CEB) e Companhia de Água e Esgotos de Brasília (CAESB), aprovou o EIA/RIMA em seu âmbito e o enviou à SEMATEC. A SEMATEC, por sua vez, colocou o EIA/RIMA à disposição do público e convocou audiência pública para o dia 02/08/91. No dia 13 de setembro, a Comissão de Análise de EIA/RIMA do Instituto de Ecologia e Meio Ambiente – IEMA da SEMATEC emitiu o

parecer técnico nº 03/91 aprovando o EIA/RIMA, com a alteração de traçado proposta pelo arquiteto Lúcio Costa, e subsidiando a emissão de Licença Prévia para o empreendimento – LP nº 22 de 13 de setembro de 1991.

No dia 15 de maio, em função da necessidade de criação, em caráter transitório, durante o período de implantação do Metrô, de uma estrutura organizacional própria, é criada a Coordenadoria Especial do Metrô, composta por técnicos de diversas áreas do Governo do Distrito Federal. A criação desse organismo

No dia 23 de junho, a Secretaria de Meio Ambiente Ciência e Tecnologia – Sematec - emite a licença de operação do Metrô. No dia 2 de agosto é realizada a Audiência Pública do Estudo de Impacto Ambiental.

No dia 24 de setembro, lançamento do Edital de Concorrência nº 001/91 - CEL/MC/Novacap, para construção do Metrô. As propostas dos consórcios concorrentes são entregues no dia 8 de novembro.

No dia 25 de novembro, conclusão do processo licitatório, com a definição do *Grupo Brasmetrô*, como vencedor, formado pelas construtoras Camargo Corrêa (líder), Serveng Civilsan, Norberto Odebrecht e Andrade Gutierrez, além da fornecedora do sistema de energia, a Inepar, a fornecedora dos sistemas de sinalização, controle e telecomunicações, a CMW Equipamentos, pela empresa TCBR-Planejamento, responsável pelo projeto executivo das obras civis, e Mafersa, fornecedora do material rodante. O resultado foi homologado em 11 de dezembro de 1991. Com base no resultado da licitação, foi firmado entre a NOVACAP, através da Coordenadoria Especial do Metrô e o Consórcio Brasmetrô, a 06/10/92, o Contrato nº 001/92-MC-NOVACAP, no valor de Cr\$ 240,061 bilhões, equivalentes a US\$ 691,22 milhões, convertidos ao câmbio da data base dos preços propostos, 31/07/91.

1992

No dia 3 de janeiro, a Secretaria de Meio Ambiente Ciência e Tecnologia emite a licença de implantação do Metrô.

No dia 6 de janeiro, assinatura do contrato entre o Governo do Distrito Federal e o *Consórcio Brasmetrô*.

No dia 7 de janeiro, é iniciada a construção do Metrô, com o lançamento da pedra fundamental na estação de Furnas, na cidade satélite de Samambaia.

No dia 15 de abril, aprovação do projeto conceitual do Metrô. No dia 8 de junho é aprovado o projeto conceitual de Sinalização e Controle.

No dia 18 de abril, início das obras em Ceilândia. O primeiro viaduto em Ceilândia é concluído em 10 de agosto.

No dia 28 de maio, através da Lei nº 273, o Governo do Distrito Federal foi autorizado a celebrar convênio com o Governo de Goiás e Governo Federal, através de seus órgãos competentes, visando à promoção de estudos objetivando a implantação de um sistema ferroviário de passageiros entre o Distrito Federal e a região sul do Entorno do Distrito Federal, com aproveitamento da linha ferroviária da RFFSA, já existente

No dia 10 de junho, início das obras no Plano Piloto, com as escavações iniciadas no dia 29 de agosto.

No dia 15 de julho, início da fabricação dos equipamentos elétricos.

No dia 21 de agosto, início da fabricação do primeiro carro do Metrô.

No dia 28 de agosto, início das obras no Guará.

No dia 20 de outubro, início da fabricação dos equipamentos de Sinalização e Controle.

No dia 16 de dezembro, através da [Lei Número 385](#), o Governo do Distrito Federal autoriza a implantação do bairro de Águas Claras na Região Administrativa de Taguatinga e aprova o respectivo Plano de Ocupação.

1993

No dia 2 de janeiro, início das obras em Taguatinga.

No dia 26 de março, primeiro encontro de frentes de escavação de túneis, na Asa Sul.

No dia primeiro de junho, início dos testes finais do primeiro trem unidade na fábrica.

No dia 16 de julho, início da montagem dos equipamentos nas subestações retificadoras.

Em julho, entrega do primeiro trem do metrô, fabricado pela Mafersa em São Paulo e transportado por via rodoviária em viagem de 6 dias. Foram encomendados 20 trens, com 4 carros cada um, com previsão de entrega final para setembro de 1994.

No dia 24 de julho, início da colocação dos trilhos, em Samambaia.

No dia 7 de outubro, início dos testes do sistema de energia.

No dia 8 de novembro, início dos testes dinâmicos com o primeiro trem unidade, na via-teste do complexo de manutenção. O primeiro teste estático foi realizado no dia 20 de outubro.

No dia 28 de novembro, início da montagem dos equipamentos de sinalização e controle.

No dia 15 de dezembro, criação da *Companhia do Metropolitano do Distrito Federal*, através do Decreto 15.308, conforme autorização da Câmara Legislativa, pela Lei 513, de 28 de junho de 1993.

1994

No dia 17 de janeiro, início dos testes do trem, no trecho Complexo de Manutenção - Samambaia, sendo a primeira viagem realizada no dia 8 de fevereiro.

No dia 22 de fevereiro é realizada a Assembléia de constituição da Companhia do Metropolitano do Distrito Federal.

No dia 27 de março, início da operação regular, em caráter experimental, no trecho entre as estações Shopping e Samambaia, com 20 km de extensão e 6 estações.

No dia 27 de março, inauguração da estação Feira.

No dia 17 de setembro, inauguração das estações 114 Sul e Praça do Relógio.

Em outubro, paralisação das obras por causa de um impasse com as empreiteiras que se retiraram prejudicadas com o novo cálculo de pagamento, provocado pela mudança da moeda e das novas diretrizes econômicas do Plano Real. As obras só são retomadas em maio de 1996, sendo novamente paralisadas em outubro de 1998 e retomadas em outubro de 1999.

1995

As obras continuam paralisadas, sendo retomadas somente em maio de 1996, após as negociações com as empreiteiras.

1996

No dia 19 de maio, o Governador Cristovam Buarque assina o termo de compromisso autorizando o reinício das obras do Metrô, paralisadas desde outubro de 1994. Até aquele momento já haviam sido investidos R\$ 713 milhões, sendo previsto mais R\$ 350 para sua conclusão. O evento da assinatura foi marcado por uma festa popular em Samambaia, reunindo mais de 5 mil pessoas.

No dia 31 de dezembro, visando o controle dos custos de construção, é concluído o Relatório de Auditoria Especial das Obras do Metrô.

1997

Em outubro, interrupção das obras no Plano Piloto e retomadas no dia 17 de outubro na Ceilândia.

Chamada dos primeiros concursados em 1994 para assumirem os postos de trabalho. A maioria foi encaminhada para treinamento no Metrô de São Paulo.

Em setembro, retomada das viagens experimentais, registrando a participação de mais de 27 mil passageiros até julho de 1998.

O Metrô contava com 21 km de linhas e 5 estações concluídas, já tendo consumido R\$ 722 milhões em investimentos.

1998

Em janeiro, conclusão do túnel de 600 metros ligando a estação *Galeria dos Estados* à estação *Central*, ao ser derrubada a parede de terra que dividia as duas estações. Foram concluídos os 7,4 quilômetros de túnel sob a superfície da Asa Sul.

Em fevereiro, início do assentamento dos trilhos no túnel entre as estações 114 Sul e Central.

No dia 18 de maio, início da operação regular do metrô, entre as estações *Galeria dos Estados*, *Praça do Relógio* e *Samambaia Terminal*. Transportava uma média de 20 mil passageiros/dia.

Continuam as obras de conclusão até a Estação *Central*, na rodoviária do Plano Piloto, com 600 metros de um lado, e até Ceilândia no outro extremo da linha, com 9 km de extensão.

Em outubro, início da paralisação das obras, por falta de recursos. O BNDES interrompe o financiamento da obra. Em dezembro todas as frentes estavam paralisadas.

No dia 22 de outubro, inauguração oficial das estações Praça do Relógio, Shopping e Asa Sul.

1999

No dia 14 de janeiro, a operação do metrô é desativada pelo novo governo, quando já havia transportado 3,4 milhões de passageiros, sem nenhum incidente, desde o início de sua operação regular em 1998.

No dia 20 de outubro, retomadas das obras, após um ano de paralisação.

2000

No dia 15 de dezembro, primeiro trem chega à estação Central, sendo a viagem oficial, com o governador, realizada no dia 20 de dezembro, partindo do terminal Samambaia.

A Companhia do Metropolitano, sem licitação, contrata a Fundação Getúlio Vargas, por R\$ 2,95 milhões, para a realização de um estudo sobre a possibilidade de concessão do serviço do Metrô à iniciativa privada.

2001

No dia 31 de março, reativação dos trechos paralisados em 1999, e inauguração da estação Central.

No dia 17 de setembro, início da vigência da tarifa de R\$ 1,50.

Lançamento do Edital de privatização do serviço de operação do Metrô. O processo de Concessão que deveria ocorrer em 2003, foi cancelado pelo Tribunal de Conta do DF, em função da contratação da Fundação Getúlio Vargas, que realizou os estudos preliminares, ter sido realizada sem licitação. O processo de Concessão foi suspenso, até que fossem realizados novos estudos, e que o Edital de 2001 fosse revisto.

[Texto](#) - *Obra Desligada*, por Cristovam Buarque

[Texto](#) - Investigação no Metrô

2002

No dia 5 de fevereiro, inauguração das estações Arniqueiras e Samambaia Sul.

No dia 13 de novembro, a tarifa é reajustada de R\$ 1,50 para R\$ 1,90.

2003

No dia 18 de março, em matéria no jornal *Correio Braziliense*, Cátia Martins, coordenadora de finanças do Sindicato dos Metroviários, informava que dos 20 trens do Metrô, 16 estavam em condições de funcionar. Dois estavam canibalizados (usados para retirar peças) e dois estavam quebrados por causa de uma batida.

2004

No dia 18 de maio, inauguração da estação *Concessionária*, em Águas Claras.

No dia 24 de setembro, início da operação da bilhetagem eletrônica sem contato.

No dia primeiro de dezembro, inauguração da passagem subterrânea em frente a rodoviária interestadual de Taguatinga.

2005

O metrô conta com frota de 20 trens, sendo cada trem, com capacidade para 1.358 passageiros por trem, composto por quatro carros. A disponibilidade diária é de 13 trens circulando simultaneamente.

No ano de 2005 em 254 dias, de segunda à sexta-feira, das 6h às 20h, o metrô realizou 49.837 viagens transportando 12,8 milhões de passageiros, um aumento de 17,6% no número de passageiros em relação ao ano de 2004.

No dia 29 de dezembro, a tarifa é reajustada de R\$ 1,90 para R\$ 2,00.

2006

Em maio o sistema transportava cerca de 58 mil passageiros/dia.

No dia 6 de abril, inauguração oficial da expansão do ramal de Ceilândia, com 6 km de extensão e duas estações: *Centro Metropolitano* e *Ceilândia Sul*. A estação *Centro Metropolitano* atende à rodoviária interestadual de Taguatinga.

No dia 30 de junho, início das viagens experimentais do novo ramal de Ceilândia, com 200 estudantes.

Entre os dias 4 e 13 de julho, às terças e quintas, são realizadas viagens experimentais com estudantes e membros de associações culturais.

O trecho apesar de inaugurado oficialmente em abril só inicia o transporte de passageiros em julho, ainda em fase experimental - *Operação Branca*, das 6h30 às 9 h, em viagens gratuitas com um trem a cada 20

minutos a partir da estação Praça do Relógio.

A partir do dia 20 novembro, as estações Centro Metropolitano e Ceilândia Sul passam a funcionar no mesmo horários das demais estações do sistema, das 6 às 20 horas.

2007

No dia 18 de abril o Governo do Distrito Federal libera verba de R\$ 100 milhões e assina a ordem de serviço para retomada imediata das obras de quatro estações da Ceilândia (Guariroba, Ceilândia Centro, Ceilândia Norte, Terminal da Ceilândia) e da 108 Sul, paralisada há 10 anos. A previsão é de que as obras estejam concluídas em janeiro de 2008, quando começa o período experimental de dois meses, seguido pelo início da operação comercial, previsto para o dia 21 de abril de 2008. As obras no trecho estavam paralisadas desde 1994.

No dia 18 de abril, às 13 horas, início da cobrança de passagem no trecho Praça do Relógio – Ceilândia Sul.

No dia 21 de abril, durante as festas de comemoração do aniversário da cidade, com a catraca liberada, o metrô bate recorde de público, transportando cerca de 400 mil passageiros, entre as 6h e 2 h da madrugada.

No dia 23 de abril, o metrô passa a operar em novo horário, das 6h às 23h30, quando transportava uma média de 60 mil passageiros/dia com 14 trens.

No dia 23 de abril, fim da operação experimental entre Taguatinga e Ceilândia.

Em abril, o Metrô conclui o projeto básico do VLT.

No dia 31 de maio, o Governo Federal libera verba de 30 milhões de reais para conclusão da obra de quatro estações em Ceilândia e uma estação na 108 Sul. O trecho de Ceilândia tem 4,5 quilômetros de extensão e está previsto para ser inaugurado em 21 de abril de 2008. Desde 1992, foram gastos cerca de R\$ 2 bilhões para a construção de 37 quilômetros de linhas. Faltam cinco quilômetros e 11 estações para a finalizar a linha básica do metrô.

Em julho, o metrô transportava uma média de 80 mil passageiros/dia. O sistema contava com frota patrimonial de 52 carros.

No dia 2 de agosto, através do Decreto nº 28.164, é criada a tarifa econômica para sábados, domingos e feriados a ser aplicada exclusivamente no Serviço de Transporte Público Metroviário.

Em setembro, o Governador José Alberto Arruda sanciona o projeto de implantação de uma linha de VLT(Veículo Leve sobre Trilhos) na via W3, no Plano Piloto.

No dia 30 de outubro, a confirmação de que a Copa do Mundo de 2014 seria no Brasil, fez com que o Governador do DF, José Arruda, integrante da comitiva do Brasil que trouxe da Fifa a Copa do Mundo, solicitasse um pedido de urgência à Secretaria de Obras para preparar e lançar o edital de construção do Veículo Leve Sobre Trilhos (VLT) em Brasília.

No dia 4 de dezembro, realização da Audiência Pública para o projeto de construção do VLT em Brasília, com implantação prevista nas vias W3 Sul e Norte, Eixo Monumental, além de um ramal até o Aeroporto de Brasília. A previsão era que o primeiro trecho, entre o aeroporto e a estação Asa Sul do Metrô fosse inaugurado em 2010 e o restante até 2014 na Copa do Mundo.

A partir do dia 4 de agosto, o metrô passa a operar também aos sábados e domingos, no horário de 7h às 19h, e ainda com tarifa promocional de R\$ 1,00, metade do valor dos demais dias. O sistema permanece fechado nos dias de feriado.

Retomada da construção da estação 108 Sul, cuja obra bruta já se encontrava concluída.

2008

No dia 30 de janeiro, o Governador José Roberto Arruda assina em Washington o contrato de empréstimo com o BID – Banco Interamericano de Desenvolvimento, no valor de 176 milhões de dólares, para serem aplicados no sistema viário e no transporte coletivo de Brasília.

Em fevereiro, a média de passageiros transportados por dia pelo Metrô atinge 100 mil.

No dia 21 de fevereiro, lançamento da licitação para pré-seleção das empresas interessadas em construir a via permanente da futura linha de bonde moderno. Nessa primeira etapa as empresas entregaram os documentos exigidos no Edital de Licitação.

No dia 3 de março, um trem começou a circular em teste no novo trecho após a estação Ceilândia Sul. No dia 10 de março circulou o primeiro trem até o Terminal Ceilândia, utilizando o pátio de manobras para fazer o retorno.

No dia 4 de março o Governador José Arruda autoriza a abertura de concorrência para expansão do Metrô em duas frentes: a primeira, até a Asa Norte, com uma estação nas proximidades do Hospital Regional da Asa Norte, e o segundo, com duas estações, no ramal de Samambaia, em novo trecho de 3,5 km de extensão, ao longo das quadras 100.

No dia 4 de março, o Governador autoriza o início das negociações para compra de 10 composições com 4 carros cada, aumentando a frota de 80 para 120 carros. O sistema operava no limite de sua capacidade, já com trens superlotados nos horários de pico.

No dia 18 de março, abertura da documentação da [Pré-Qualificação nº 001/2008](#) destinada à implantação do Sistema de Metrô Leve de Brasília (VLT) – Ligação Aeroporto/Avenida W3.

No dia 7 de abril, previsão do início da Operação Branca, sem o pagamento de passagem, no trecho Ceilândia Sul – Terminal Ceilândia, com trens a cada 20 minutos.

No dia 12 de abril, inauguração da estação 108 Sul, no Plano Piloto. No mesmo dia é autorizado o início das obras de acabamento das estações 102 Sul e 112 Sul que se encontravam com a obra bruta concluída.

No dia 16 de abril, início da operação de 4 novas estações em Ceilândia: Guariroba, Ceilândia Centro, Ceilândia Norte e Terminal da Ceilândia, acrescentando 4,5 km de linhas ao sistema.

No dia 16 de abril, foi aprovado na Câmara Legislativa, em segundo turno, o Projeto de Lei 771/2008, de autoria do Executivo, que autoriza a construção de novo Terminal Rodoferroviário.

No dia 21 de abril, o novo trecho de Ceilândia é integrado ao percurso completo até a estação Central.

Em maio, para atender a nova demanda, após a inauguração de 5 novas estações, o Metrô passa a operar com 17 trens no horário de pico, em vez dos 15 usados até então. O ideal seria a operação da frota total de 20 trens, mas 3 trens estavam em manutenção.

Em maio, o Governo do Distrito Federal encomenda a compra de 10 trens de 4 carros cada, num

investimento de R\$ 200 milhões. (confirmar)

No dia 16 de maio, abertura da Pré-Qualificação para execução do projeto executivo de engenharia e execução de obras civis destinados à implantação do Sistema de Transporte de Passageiros entre as cidades do Gama, Santa Maria e Plano Piloto. A sessão pública para recebimento das propostas foi realizada no dia primeiro de julho de 2008.

No dia 21 de maio, o Distrito Federal contava com frota de 1.000.156 veículos registrados.

Em maio, a execução do projeto VLT foi suspensa pelo Tribunal de Contas do Distrito Federal (TCDF) porque não havia passado pela avaliação do Instituto de Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (Iphan).

No dia 2 de junho, no auditório do complexo administrativo do metrô, é realizada a Audiência Pública para discussão sobre a expansão do metrô em Samambaia, Ceilândia e Asa Norte, além da compra de novos trens. O Plano de Expansão, orçado em 610 milhões de reais, previa a implantação de 5 novas estações, sendo duas em Samambaia, duas em Ceilândia, e uma na Asa Norte, nas proximidades da Galeria do Trabalhador, entre o Setor Hoteleiro Norte e o Setor Comercial Norte.

No dia 21 de julho, o Governador José Arruda viaja para Washington para negociar com o Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID) o financiamento dos projetos de VLT (Veículo Leve Sobre Trilhos) na W3 Sul e VLP (Veículo Leve sobre Pneus) no corredor Plano Piloto-Gama-Santa Maria. No dia 23 de junho, no pedido oficial de financiamento, o BID sinalizou positivamente pela financiamento de 50% dos dois projetos, ou seja, US\$ 260 milhões para o VLT (Aeroporto-W3 Norte) e US\$ 300 milhões para o VLP.

Plano de Expansão 2008-2010 [a]

Trecho		Extensão (km)	Custo (\$R)
Samambaia	Terminais 34-35	3,200	150 milhões
Asa Norte	Galeria Trabalhador	1,000	140 milhões
Ceilândia	Setor O	2,000	120 milhões

[a] Previsão para o transporte de 350 mil passageiros/dia em 2010

Em junho, a Companhia do Metropolitano negociava, junto ao governo federal e ao BNDES, o financiamento do programa de expansão, que previa ainda a licitação para compra de 10 novos trens, com opção de aquisição de mais 10 composições futuramente. A compra dos novos veículos estava orçada em R\$ 200 milhões.

No início de junho é anunciada o plano de construção de duas novas estações em Ceilândia, no Setor O, prevendo a integração com linhas de ônibus para Águas Lindas.

No dia 2 de junho, em função da greve dos motorista de ônibus, o Metrô transporta 100 mil passageiros no período das 6h às 10h. Em dia normais são transportados cerca de 50 mil passageiros, no mesmo período. A Companhia preparou um esquema especial de funcionamento, onde todos os trens entraram em operação

a partir das 6h e não apenas no horário normal de pico, que inicia às 7h. Também houve reforço na segurança, incluindo um efetivo da Polícia Militar.

Em julho, previsão de início da construção da estação Guará II (Não cumprido).

No dia 11 de setembro, o governador José Roberto Arruda se reuniu com a Agência Francesa de Desenvolvimento para discutir o financiamento de um dos trechos dos Veículos Leves sobre Trilhos, o trecho entre o terminal da Asa Sul e a 502 Sul. O empréstimo, de 144 milhões de euros, aguardava ainda a aprovação do Governo Federal, pela Comissão de Financiamento Externo do Ministério do Planejamento, e pelo Congresso Nacional.

Etapas Previstas da Implantação do VLT

- 1º Terminal Asa Sul – 502 Sul
- 2º Terminal Asa Sul – Aeroporto JK
- 3º 502 Sul – Asa Norte
- 4º Eixo Monumental

No dia 30 de setembro, o Metrô inicia a etapa de avaliação técnica das empresas que participam do processo de pré-qualificação para concorrência que indicará o vencedor na licitação para construção do Veículo Leve Sobre Pneus (VLP), ou Eixo Sul – Gama/Santa Maria. Durante cinco dias os cinco consórcios concorrentes apresentaram suas tecnologias para monitoramento de via e veículos.

No dia 6 de outubro, através da Lei nº 4.216, é autorizado o transporte de bicicletas ou de similares com propulsão humana nas composições do metrô, dos veículos leves sobre trilhos – VLTs e dos veículos leves sobre pneus – VLPs, no âmbito do Distrito Federal, como incentivo ao uso de bicicletas para o transporte e como contribuição ao desenvolvimento sustentável da mobilidade.

No dia 21 de outubro, a Câmara Legislativa aprova dois projetos de Lei que autorizam o Governo do Distrito Federal a contratar empréstimos para o programa de transportes Brasília Integrada, totalizando cerca de R\$ 1,35 bilhões. O montante é destinado aos projetos do VLT (Veículos Leve sobre Trilhos) e VLP (Veículo Leve sobre Pneus). Ainda faltava a análise preliminar da Comissão de Financiamentos Externos (Cofix), do Ministério do Planejamento, para a liberação do empréstimo.

A partir do dia 27 de outubro, o Cartão Fácil de bilhetagem eletrônica, até então apenas utilizado nos ônibus como Vale Transporte e Cartão Estudante, passa também a ser aceito no Metrô.

No dia 10 de novembro, o Metrô abre o processo para a compra de 12 novos trens de 4 carros cada, através da publicação do respectivo Edital no Diário Oficial.

No dia 10 de novembro, através da Lei Nº 4.245, o Poder Executivo é autorizado a contratar empréstimo externo com a Agência Francesa de Desenvolvimento – AFD e o Banco Interamericano de Desenvolvimento – BID, destinado a financiar a execução do Programa de Implantação do Sistema de Metrô Leve sobre Trilhos, na ligação Terminal Asa Sul – Brasília Shopping, com a seguinte composição financeira: até 135 milhões de euros para a AFD e 158 milhões de dólares estadunidenses para o BID.

No dia 11 de novembro, o Metrô abre o processo de pré-qualificação de empresas interessadas em

ampliar a linha do Metrô-DF na Samambaia, Ceilândia, além do início do trecho Asa Norte. A concorrência inclui a elaboração do projeto executivo de engenharia, obras civis, fornecimento e montagem dos sistemas de energia, sinalização, controle e telecomunicações do novo trecho. Estão previstas duas novas estações na Samambaia, o que levará a linha 3,2 km adiante, chegando ao Setor Urbano Leste, onde deverá haver um centro de compras associado ao metrô.

No dia 10 de dezembro, a Comissão de Financiamentos Externos (Cofiex), coordenada pela Secretaria de Assuntos Internacionais do Ministério do Planejamento, aprovou o projeto enviado pelo Governo do Distrito Federal para o Programa de Implantação de Sistema de Metrô Leve sobre Trilhos. A decisão foi publicada no Diário Oficial da União no dia seguinte. A Cofiex, que possui representantes do Tesouro Nacional; da Secretaria de Orçamento Federal; do Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior; entre outros, analisa a qualidade técnica dos projetos de financiamento, a adequação à Lei de Responsabilidade Fiscal e a capacidade de pagamento dos estados e municípios, já que a maioria dos empréstimos junto a organismos financeiros internacionais exige uma contrapartida.

No dia 12 de dezembro, abertura dos envelopes com os documentos das empresas interessadas em participar do processo de licitação para compra de 12 novos trens.

PRÉ-QUALIFICAÇÃO N° 03/2008

“A COMPANHIA DO METROPOLITANO DO DISTRITO FEDERAL, por meio da Comissão Especial de Licitação, informa que será realizada no dia 11 de dezembro de 2008 às 10:00 horas, no Auditório do Edifício Sede do Complexo Administrativo e Operacional, na Avenida Jequitibá, 155 – Águas Claras – DF, a sessão pública para abertura dos envelopes da documentação da Pré-Qualificação n° 03/2008, para execução do projeto executivo de engenharia, obras civis e fornecimento e montagem dos sistemas de energia, sinalização, controle e telecomunicações, destinados à expansão da Linha 1 do METRÔ-DF”.

ABERTURA CONCORRÊNCIA N° 03/2008.

“A COMPANHIA DO METROPOLITANO DO DISTRITO FEDERAL, por meio da Comissão Especial de Licitação, informa que será realizada no dia 12 de dezembro de 2008 às 10:00 horas, no Auditório do Edifício Sede do Complexo Administrativo e Operacional, na Avenida Jequitibá, 155 – Águas Claras – DF, a sessão pública para abertura dos envelopes da documentação da Concorrência n° 03/2008, para aquisição de 12 (doze) trens e modernização da frota atual de ATC/ATO”.

O Governo do Distrito Federal aguardava a liberação de financiamento de R\$ 200 milhões do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) para finalizar o processo de aquisição de 10 novos trens com 4 carros cada um.

Elaboração de Licitação para a construção de um quilômetro de linha e uma estação nas proximidades do Hospital Regional da Asa Norte (Hran), e 3,5 km de linha em Samambaia, com duas novas estações.

Planejava-se para o ano de 2014 a chegada do Metrô à quadra 516, no final da Asa Norte, quando o Metrô deveria transportar cerca de 300 mil passageiros/dia.

2009

Em janeiro, previsão de início das obras do VLT, com previsão de conclusão do trecho Terminal Asa Sul – 502 Sul para março de 2010.

Em janeiro, previsão da assinatura do contrato de compra dos 12 novos trens licitados em novembro de 2008.

No dia 15 de janeiro, em cerimônia realizada na estação Ceilândia Centro, com a presença do Governador José Arruda, reativação da operação do último dos três trens que se encontravam parados nas oficinas de manutenção. O trem 17 se encontrava paralisado por falta de manutenção desde agosto de 2001.

No dia 15 de janeiro, o Governador José Arruda assina o ato que autoriza o prosseguimento da compra de 12 novos trens, orçados em R\$ 325 milhões e com previsão de entrega do primeiro trem para março de 2010.

No dia 15 de janeiro, entrega de 8 novas viaturas do corpo de segurança e apoio ao sistema.

No dia 30 de janeiro, abertura dos envelopes da documentação e propostas referentes à Concorrência nº 007/2008 (Fase 2 - Pré-Qualificação nº 002/2008) - Implantação do Corredor Eixo Sul (Gama/Santa Maria/Plano Piloto).

No dia primeiro de fevereiro, início da integração temporal metrô-microônibus sem acréscimo no valor da passagem do Metrô. Inicialmente em 20 linhas distribuídas nas cidades do Guará, Samambaia e Ceilândia, além de outras cinco linhas operadas por ônibus da TCB no Eixo Monumental. A integração era realizada somente com o uso do cartão Fácil, para apenas dois trajetos com duração de até horas. Um mês após o início da operação, as linhas do sistema integrado ganharam 65 mil passageiros/mês a mais, mesmo com a dificuldade de aquisição do bilhete eletrônico Cartão Cidadão e da falta de informação d público quanto às linhas integradas.

LINHAS INTEGRADAS

Linhas operadas pela TCB

0.108 Rodoviária do Plano Piloto/ Três Poderes

108.3 Rodoviária do Plano Piloto/ STJ - TST (Pier 21)

108.5 Rod. Plano Piloto/ Shopping Popular (Rodoferroviária- Esplanada)

108.4 Rod. Plano Piloto/ Esplanada/ Buriti

108.6 Rod. Plano Piloto/ Shopping Popular (Rodoferroviária)

Linhas operadas por Microônibus

0.922 Setor "P2" Sul/ Ceilândia (Via M3)

0.923 Setor "P3" Sul/ Ceilândia Centro (Via M-3 Cond. Pôr do Sol)

0.924 Setor "P4" Sul/ Ceilândia Centro (Via M3)

0.925 Ceilândia Norte/ Sul (Via Centro - EC Cerâmica - Cond. dos Pinheiros)

0.926 Setor O (Cond Prive - Via Leste) / Ceilândia Centro (Via M3)

0.927 Setor O (Via Oeste) / Ceilândia Centro (Via M3)

0.928 QNR (Via P1 Norte) / Ceilândia Centro (Via M3)

0.929 Expansão "P2" Norte/ Ceilândia Centro (Via M3)

0.366 Circular Samambaia Sul (1ª Avenida) / Samambaia Norte (1ª e 2 Avenida- BRB)

366.1 Circular Samambaia Sul (2ª Avenida)/ Samambaia Norte (1ª Avenida)

366.4 Circular Samambaia Sul (1ª Avenida)/ Samambaia Norte (2ª Avenida - HRS)

366.5 Estação Furnas/ Samambaia Sul (1ª Av.)

366.6 Estação Furnas/ Samambaia Sul (2ª Av.)

366.7 Estação Furnas/ Samambaia Norte (1ª Av. - Expansão)

366.8 Estação Furnas/ Samambaia (2ª Av. - HRS)

0.157 Circular Guarã HI / Parkshopping (QE 44- SPMS- SOF Sul)

157.1 Guarã IH/ Feiras dos Importados/ Rodoferroviária

157.8 Circular HI / Vila Estrutural

157.9 Vila Estrutural/ Guarã HI

160.4 Candangolândia/ Parkshopping (Metrô)

No dia primeiro de fevereiro, a passagem de Metrô é reajustada de R\$ 2 para R\$ 3.

Em fevereiro, início dos trabalhos de levantamento topográfico na via W3 Sul, para construção do VLT.

No dia 4 de fevereiro, escolha do consórcio para construção do primeiro trecho da linha de VLT, ligando o terminal Asa Sul ao centro comercial Pátio Brasil no Setor Comercial Sul. O consórcio Bras Trans é formado pelas empresas Via Engenharia, Mendes Júnior, Alston e TCBR.

Em fevereiro, previsão de início das obras de expansão do Metrô para o Hran, Samambaia e Ceilândia (Setor O).

No dia 11 de fevereiro, na sede da Administração de Brasília, o diretor-presidente do Metrô-DF, José Gaspar de Souza, apresenta à comunidade o projeto de construção do VLT, a pedido do Conselho Comunitário da Asa Sul e da própria Administração de Brasília.

No dia 16 de fevereiro, abertura dos envelopes da documentação e propostas referentes à Concorrência nº 006/2008 - contratação de serviços especializados em Sistema de Bilhetagem Eletrônica.

No dia 16 de fevereiro, o Ministério Público do Distrito Federal e Territórios (MPDFT) conseguiu liminar e suspendeu a execução do contrato para a implantação do Veículo Leve sobre Trilhos. Com a decisão, o governo não podia adotar qualquer medida para a homologação do contrato administrativo, sob pena de multa de R\$ 500 mil. A 3ª Vara da Fazenda Pública do DF acatou o argumento do MPDFT de que faltava licença ambiental para a implantação do VLT. Segundo o MP, a licença prévia do Ibama refere-se apenas a um corredor exclusivo para ônibus e não à instalação do VLT.

No dia 26 de fevereiro, o GDF entrega os últimos documentos para assinatura de um contrato de 260 milhões de reais com o BNDES – Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social para a compra de 12 novos trens com 4 carros cada. A aquisição dos novos trens foi orçada em 325 milhões de reais, sendo 38 milhões do GDF e 27 milhões de União. Na época do Governo do GDF também negociava com o BNDES o financiamento de R\$ 232 milhões, para implantação do VLP (Veículo Leve sobre Pneus), orçado em R\$ 860 milhões.

No dia 9 de março, o Governo do DF, alegando a diminuição da arrecadação em função da crise internacional, adia a implantação do projeto VLT e das expansões do Metrô.

No dia 21 de abril, aniversário de Brasília, o metrô funciona em horário especial, das 7 às 2 da manhã, e de graça, junto com os ônibus que circularam com passagem a 1 real, facilitando o acesso às comemorações na Esplanada dos Ministérios.

Em abril, previsão de assinatura do contrato do GDF com o BNDES, no valor de 600 milhões, para a construções de 5 novas estações, duas em Samambaia (Setor Urbano Leste), duas em Ceilândia (Setor O) e uma na Asa Norte, em frente ao Hospital Regional (Hran).

Em abril, o trem 110 recebe novas faixas adesivas, nas cores laranja e verde.

Em abril, são instaladas novas caixas de sugestões nos mezaninos das estações.

No dia primeiro de maio, o Metrô funciona gratuitamente, facilitando o acesso à festa de comemoração do Dia do Trabalhador.

No dia 11 de maio, inauguração da estação 112 Sul. No dia 4 de junho é inaugurada a estação 102 Sul, a 23ª estação do sistema.



Estação 102 Sul

No dia 18 de maio, liminar do Ministério Público, suspende as obras do VLT, até que as pendências da Licença Ambiental fossem regularizadas. A obra ainda não havia sido iniciada. A antiga licença era de fevereiro de 2008 para um corredor de ônibus na via W3 Sul, que não previa a implantação do trecho Aeroporto – Metrô Asa Sul, localizado em área de reserva ambiental.

No dia 21 de maio, a Câmara Legislativa do DF aprova o empréstimo de R\$ 261 milhões, junto ao BNDES, para a compra de 48 novos carros para o Metrô, que operava com problema de superlotação nos horários de pico, no período da manhã, de 6h45 às 8h30, e no período da tarde, das 17h30 às 19h30.

No dia 4 de junho, início da fabricação dos 48 novos carros, após o BNDES anunciar, na noite anterior, a aprovação do empréstimo de R\$ 261 milhões.

No dia 11 de junho, o Metrô funciona gratuitamente, em função da festa de celebração de Corpus Christi na Esplanada dos Ministérios.

No dia 15 de junho, início do funcionamento da Farmácia de Medicamentos Excepcionais da Secretaria de Saúde, mais conhecida como a Farmácia de Alto Custo, transferida do Hospital de Base.

No dia 23 de junho, o governador Arruda viaja para a Europa, entre outros compromissos estava a negociação dos termos do contrato de financiamento da construção do VLT, com Agência Francesa de Desenvolvimento.

No dia 25 de junho, o governador Arruda firma com representantes do órgão responsável pelo transporte da cidade de Montpellier, um acordo de cooperação técnica para dar suporte na implantação do sistema VLT em Brasília.

Em setembro, previsão de início da construção do primeiro trecho do VLT, na W3 Sul.

Previsão de entrega dos 10 trens de 4 carros cada, encomendados em março de 2008.

Previsão de início da construção do VLP, entre o Plano Piloto e as cidades de Santa Maria e Gama, com expansão para as cidades do entorno.

Em 2009, previsão de inauguração de mais 3 estações, duas no Plano Piloto e uma no Guará II, conforme anúncio do Governador José Roberto Arruda após reunião com a diretoria da Companhia em 4 de março de 2008.

[Mapa](#) - Rede Metrô / VLT em 2014.

[Quadro](#) – Viagem da Rodoviária do Plano Piloto até Águas Claras

2010

Em entrevista ao jornal Correio Braziliense, o governador José Arruda anuncia a inauguração da estação Guará para março de 2010.

Previsão de inauguração de duas novas estações em Samambaia e da primeira na Asa Norte, junto ao Hospital Regional.

Previsão para o transporte de 350 mil passageiros/dia, após a conclusão do Programa de Expansão 2008-2010.

Em setembro, previsão de entrega dos primeiros trens, de um total de 12, licitados em 2008 e encomendados no início de 2009.

Em setembro, previsão de inauguração da primeira linha de VLT, na W3 Sul, ligando o terminal Asa Sul ao Pátio Brasil no Setor Comercial Sul.

Previsão de licitação para o término da construção das estações, 104, 106 e 110 Sul.

2014

Previsão de conclusão da linha de VLT, ligando o Aeroporto ao terminal Asa Norte.



Projeto VLT na W3 Sul

Rede VLT

Linha 1

Trecho 1: Aeroporto - Terminal Asa Sul

Trecho 2: Terminal Asa Sul - 502 Norte (prioritário)

Trecho 3: 502 Norte – Terminal da Asa Norte

Linha 2: Eixo Monumental

Velocidade máxima: 70km/h
Velocidade comercial: 30km/h
Capacidade (por veículo): 570 passageiros
Capacidade total diária: 120 mil passageiros
Tempo de espera nas estações: de três a quatro minutos
Previsão de pontos de parada: de duas em duas quadras
Custo estimado (trecho prioritário): R\$ 512 milhões
Valor da passagem: será o mesmo do ônibus

Fonte:

Engevix. Análise Ambiental da Proposta Lúcio Costa. 1991

Governo do Distrito Federal. Jornal do Metrô. Junho de 1996

Companhia do Metropolitano do Distrito Federal. Metrospectiva, Distrito Federal Preparado para o Futuro. 2001

Correio Braziliense. Portal Internet

Rede Globo. Jornal DF TV de 18 de abril de 2007.

Secretaria Estadual de Transportes. Portal Internet. 2008

[Volta - Home](#)

Marcelo Almirante 2007

Memória do Transporte Público - www.rota.notlong.com