

FUNDAÇÃO E CONSTRUÇÃO (1966-1978)

1966

No dia 6 de junho, através do Decreto “E” nº 1.114, o Governador do Estado da Guanabara, Embaixador Francisco Negrão de Lima, determina a criação de uma série de grupos de estudo dentro da Secretaria do Estado de Governo, integrados como órgãos consultivos no Sistema de Planejamento do Estado, entre eles o *Grupo de Estudo do Metropolitano do Rio de Janeiro*, que em seu primeiro relatório, ressaltou o atraso do Rio de Janeiro na construção de sua primeira linha de metropolitano. Em seu relatório final o Grupo recomenda a criação de uma *Comissão Executiva* para promover a realização de um estudo de viabilidade técnica e econômica do Metrô do Rio de Janeiro.

O Governador Negrão de Lima, atendendo ao relatório e decidido pela implantação do Metropolitano, determina no dia 11 de agosto de 1966, através do decreto nº 691, a criação da *Comissão Executiva do Metropolitano do Rio de Janeiro* (CEPE-2), com as seguintes incumbências:

- Contratação do estudo de viabilidade técnica e econômica
- Plano de desapropriações
- Estimativas de custo
- Projeto de captação de recursos
- Estudos de formas de eventual cooperação técnica e financeira
- Projeto de criação da companhia para implantar e operar o sistema de transporte metropolitano

A primeira providência da CEPE-2 foi a expedição de Carta-Convite às firmas interessadas no sentido de participarem de uma pré-qualificação para elaboração de um Estudo de Viabilidade Técnica e Econômica do Metropolitano. No dia 16 de junho de 1967, após o julgamento das propostas, decidiu-se por unanimidade a adjudicação do consórcio brasileiro-alemão, constituído das firmas Companhia Construtora Nacional S.A, com sede no Rio de Janeiro, Hochtief Aktiengesellschaft Für Hoch Und Tiefbauten Vorm Gebr.Helmann, com sede em Essen, República Federal da Alemanha, e Deutsche Eisenbahn Consulting GMBH, de Frankfurt, também da República Federal da Alemanha., cujo contrato de adjudicação foi assinado no dia 22 de agosto de 1967, para vigorar a partir de 13/02/68.

No dia 28 de novembro, através da Resolução número 94, o Senado Federal autoriza o Governo do Estado da Guanabara a realizar operação de financiamento com o consórcio brasileiro-alemão, não excedendo a quantia global de 10.680.086 marcos alemães, para elaboração do estudo de viabilidade econômica e financeira e do pré-projeto de engenharia do metropolitano.

1967

No dia 2 de março, é apresentado o primeiro relatório da CEPE-2, com o lançamento do Edital de Convocação de firmas interessadas na elaboração do Estudo de Viabilidade Técnica e Econômica do Metrô. Na mesma ocasião é apresentado o primeiro cronograma de implantação do Metrô, que tinha como meta fundamental a inauguração da primeira linha em 1971.

No dia 28 de abril, o segundo relatório da CEPE-2 descreve que foram apresentados 18 pedidos de inscrição para o Estudo de Viabilidade , sendo pré-qualificados 4 consórcios: Brasconsult S.C.Ltda. Companhia Construtora Nacional, E.P. Escritório Brasileiros de Estudos e Projetos , Serete S.A. Engenharia. Mais tarde a Comissão Executiva elaborou o escopo do trabalho, fixou os critérios para a seleção e distribuiu a documentação aos consórcios pré-qualificados. Em junho a Comissão considerou classificado em primeiro lugar o consórcio liderado pela Companhia Construtora Nacional, composto por mais duas firmas alemãs: Hochtief A.G. e Deconsult.

No dia 2 de agosto, a Minuta de Contrato com o consórcio vencedor é aprovada pelo Governo do Estado da Guanabara. No dia 20 de dezembro de 1967 foi remetido ao BEG – Banco do Estado da Guanabara – o certificado de registro no Banco Central do contrato , para fins de pagamento do sinal de 10%. O processo tramitou em diversas áreas estaduais e federais até o Senado Federal que, por lei, deveria autorizar o financiamento externo, com aval da União, a ser concedido pelo BNDE.

1968

No dia 13 fevereiro, como previsto em contrato, é dado o início oficial dos estudos de viabilidade de implantação do Metropolitano, pelo consórcio vencedor. Em junho é entregue à Comissão Executiva o relatório preliminar de implantação da primeira linha, aprovado pela própria Comissão em 12 de junho de 1968 e ratificado pelo Governador do Estado da Guanabara em 27 de junho de 1968.

No dia 3 de julho, é lançado o Edital de convocação de firmas e consórcios exclusivamente brasileiros interessados em elaborar os projetos de construção do trecho inicial da Linha Prioritária, entre a Central do Brasil e o Largo da Glória. O resultado é divulgado no dia 26 de agosto de 1968. No dia 31 de outubro é lançado o Edital de Pré-Qualificação de firmas e consórcios, exclusivamente brasileiros, interessados na construção das obras civis da Linha Prioritária.

Após a apresentação dos estudos de viabilidade elaborados pelo consórcio brasileiro-alemão, sendo confirmada a viabilidade de implantação do Metropolitano, no dia 13 de setembro de 1968 é lavrado com o mesmo consórcio o contrato para a Coordenação dos Projetos de implantação do Metrô, também financiado com empréstimo externo de 12,3 milhões de marcos alemães.

Com o desenvolvimento dos trabalhos da CEPE-2, os próprios membros da comissão julgaram ser então oportuna a transformação do órgão em outro mais adequado às atividades da fase executiva, já iniciada com a pré-qualificação das firmas projetistas, à qual se seguiria a realização das concorrências para as obras. Em consequência, foi submetido à apreciação do Poder Legislativo o Projeto de Lei nº 801, autorizando a criação da Companhia do Metropolitano do Rio de Janeiro – Metrô.

Em outubro, criação da *PAAL – Projeto Arquitetos Associados Ltda.*, formada pela equipe dos arquitetos autores do Projeto Básico de arquitetura da Linha 1, apresentados no Estudo de Viabilidade de 1968. Após a criação da Companhia do Metropolitano, a PAAL foi incumbida do desenvolvimento e detalhamento dos Projetos de Arquitetura do Metrô, além da fiscalização das obras. A equipe também foi responsável pela execução dos Projetos de Comunicação Visual de toda a rede. A Paal participou desde a concepção inicial das estações até o complemento final das obras.

No dia 14 de novembro, a Lei nº 1736 concede ao Poder Executivo do Estado da Guanabara autorização para a criação da *Companhia do Metropolitano do Rio de Janeiro*, sucessora da CEPE-2 e do Grupo de Estudos Metropolitanos, como empresa de economia mista, vinculada à Secretaria de Serviços Públicos e organizada sob a forma de Sociedade por Ações, com controle acionário do Estado da Guanabara.

No dia 27 de novembro, através da Resolução número 66, o Senado Federal autoriza o Governo do Estado da Guanabara a contrair empréstimo de 10 milhões de marcos, com aval do Tesouro Nacional, para a realização do contrato de prestação de serviços técnicos de coordenação dos projetos de construção do primeiro trecho da linha prioritária, firmado com o consórcio brasileiro-alemão. No dia 10 de junho de 1970, através da Resolução número 37, é dada autorização para o empréstimo de mais 10 milhões marcos, referente a segunda etapa do mesmo estudo.

No dia 12 de dezembro, é realizada no Palácio Guanabara, a Assembléia Geral, presidida pelo então governador do Estado da Guanabara, Francisco Negrão de Lima, constituindo a *Companhia do Metropolitano do Rio de Janeiro*, quando são aprovados os Estatutos Sociais, eleição da primeira diretoria e dos membros do conselho Fiscal e Consultivo.

No dia 13 de dezembro de 1968, é entregue o Relatório Final do estudo de implantação do Metropolitano, elaborado pelo consórcio brasileiro-alemão, que constituiu a diretriz para elaboração e execução do plano de implantação da rede do Metrô do Rio de Janeiro. O estudo conclui que para o período dos próximos 20 anos (1970 a 1990) era necessária a implantação de duas linhas, que deveriam constituir, em conjunto com a rede ferroviária suburbana, a espinha dorçal do sistema de transporte coletivo de massa da Guanabara e da Região Metropolitana do Rio de Janeiro. A Linha 1, com 37 km, se desenvolveria desde a Praça Nossa Senhora da Paz, em Ipanema, até Jacarepaguá, passando pelos bairros de Copacabana, Botafogo, Centro, Tijuca e Meyer. A Linha 2, com 30 km, partiria de Niterói, atravessando a baía em túnel, cruzando a linha 1 no Largo da Carioca e no Estácio, se dirigindo à Pavuna, passando pela Praça da Bandeira, Triagem e incorporando o leito abandonado da Estrada de Ferro Rio d'Ouro. O Estudo também admitia, numa fase posterior, a criação de uma terceira linha, com 21 km de extensão, ligando o sul de Jacarepaguá à Penha, passando por Madureira e Irajá,

A primeira e mais importante seção dessa rede foi denominada, *Linha Prioritária*, que é a parte da Linha 1 compreendida entre a Praça Nossa Senhora da Paz, em Ipanema, e a Praça Saens Peña, na Tijuca, com cerca de 22 km de extensão e 20 estações, servindo ao percurso de maior demanda e onde se sucedem importantes centros de geração e atração de tráfego. A *Linha Prioritária*, segundo o Estudo, deveria estar concluída em 1975, entretanto as implicações de ordem financeira forçaram a Companhia do Metrô à revisão do esquema delineado no Estudo de Viabilidade, diluindo em 10 anos o tempo de construção da *Linha Prioritária*.

Em função da falta de recursos e da necessidade de início do processo de irreversibilidade da construção do Metrô, optou-se pela construção de um trecho de inicial da Linha Prioritária, com 4,5 km de extensão, entre a Central do Brasil e o Largo da Glória, atravessando o Centro da Cidade, o núcleo mais populoso e movimentado da cidade. O trecho inicial, quando concluído, poderia ser operado em conjunto com o sistema ferroviário e o sistema de ônibus, devidamente remanejado, contribuindo no descongestionamento do Centro da cidade.

No dia 16 de dezembro, é publicado no Diário Oficial do Estado da Guanabara os atos de constituição da Companhia, aprovados em Assembléia Geral de Constituição realizada em 12 de dezembro de 1968.

No dia 26 de dezembro, através do Decreto “E” nº 2.634 é extinta a *Comissão Executiva do Metropolitano do Rio de Janeiro*(CEPE-2).

“Os anos de 1967 e 1968 constituíram a fase pré-Metrô, a cargo da Comissão de Estudos Especiais – Cepe-2, sob cuja responsabilidade se contratou e elaborou o Estudo de Viabilidade, bem como foi assinado o primeiro contrato de consultoria para a Coordenação Geral do Projeto.”

(Metrô Rio - Investimentos Realizados no período 1967-1973)

[Mapa](#) – Rede do Metropolitano prevista para 1990 pelo Estudo de Viabilidade de 1968

1969

No dia 2 de janeiro, início das atividades da Companhia do Metropolitano do Rio de Janeiro, que recebeu um acervo de trabalhos preliminares realizados, de início pelo *Grupo de Estudos do Metropolitano* (1966), e em seguida pela *Comissão Executiva do Metropolitano – CEPE 2*, criada em outubro de 1966 e extinta em no final de 1968.

A *Linha Prioritária*, segundo o Relatório Final do Estudo de Viabilidade Técnica e Econômica (1968), deveria estar concluída em 1975, entretanto as implicações de ordem financeira forçaram a Companhia do Metrô à revisão do esquema delineado, diluindo em 10 anos o tempo de construção da *Linha Prioritária*. Também em função da falta de recursos e da necessidade de início do processo de irreversibilidade da construção do Metrô, optou-se pela construção de um trecho de inicial da *Linha Prioritária*, com 4,5 km de extensão, entre a Central do Brasil e o Largo da Glória, atravessando o Centro da Cidade, o núcleo mais populoso e movimentado da metrópole. O trecho inicial, quando concluído, poderia ser operado em conjunto com o sistemas ferroviário e de ônibus devidamente remanejado, contribuindo no descongestionamento do Centro da cidade.

Elaboração do Projeto Básico de construção do trecho inicial de 4,5 km, entre o Largo da Glória e a Central do Brasil, que é dividido em 6 *Trechos de Projeto (TP-1 a TP-6)* e mais o centro de operações incluindo as oficinas de manutenção. A cada um dos trechos de projeto corresponderá um *Lote de Obras* na fase de construção. Decidiu-se contratar os projetos exclusivamente de firmas nacionais, cabendo a Coordenação Geral ao mesmo consórcio que elaborou o Estudo de Viabilidade Técnica e Econômica em 1968.

Em 1969 são preparadas, com a assessoria da Coordenação Geral, as instruções e os procedimentos para elaboração dos Projetos. A firma ou consórcio responsável eram responsáveis por 3 fases distintas de trabalho:

- 1ª - Elaboração do Projeto Preliminar, apresentando todos os elementos necessários à realização da concorrência do Lote de Obras correspondente;
- 2ª Elaboração do Projeto Construtivo detalhado, para execução da obra;
- 3ª A firma ou o consórcio responsável pelo projeto acompanhará e fiscalizará o desenvolvimento da obra, atendendo ao construtor para as modificações ou detalhamentos que se fizerem necessários.

Os serviços técnicos da companhia na fase de implantação da Companhia em 1969 foram contratados por regime de empreitada. Tais contratos podem ser assim agrupados:

Contratos de Coordenação: coordenação geral dos projetos dos diferentes trechos, efetuada pelo mesmo consórcio que elaborou o Estudo de Viabilidade, e a coordenação dos projetos de arquitetura, na qual foi contratada uma firma brasileira, a *Arquitetos Associados*, para garantir a unidade e a funcionalidade do Projeto.

Contratos de Planejamento da Obra Civil: com firmas e consórcios nacionais classificados na concorrência de pré-qualificação, realizada ainda pela CEPE-2.

Lote	Firma/Consórcio	Assinatura do Contrato
1	J.C.Figueiredo Ferraz Ltda / Eletroconsult do Brasil	14/03/1969
2	Sondotécnica Engenharia de Solos S.A.	20/02/1969
3	Hidroservice Engenharia de Projetos Ltda.	02/05/1969
4	Consórcio Metroplan	13/03/1969
5	Brasconsult S.C. Ltda.	04/02/1969
6	Estudos Técnicos e Projetos Ltda. - ETEP	30/01/1969

Contratos de Investigação dos Solos: compreendendo os seguintes serviços:

Sondagem Geral: com o consórcio *Geotécnica e Tecnosolo*, cujo contrato foi assinado em 30/01/1969, para pesquisa da constituição geológica ao longo do traçado

Ensaio de Rebaixamento do Lençol Freático: No Lote 2 com a firma *Perfurações Pedro Geller Ltda.*, a 03/03/1969; Lote 4, *Geotécnica S.A.*, a 03/03/1969; Lote 6, *Sondotécnica S.A.*, a 03/07/1969

Verificação de Fundações: no Teatro Municipal com a *Sondotécnica S.A.*, a 02/04/1969; no Palácio Monroe, com o consórcio *Geotécnica/Tecnosolo*, a 02/04/1969; no Liceu Literário Português, com o consórcio *Geotécnica/Tecnosolo*, a 01/09/1969.

Nivelamento de Pinos e Instalação de R.N (Referência de Nível): no Lote 2, para controle de recalques em edifícios e no solo .

Ensaio de Ancoragem: quatro contratos realizados com as firmas *Geotécnica* (01/12/1969), *Tecnosolo S.A.* (02/12/1969) e *Ródio S.A.* (12/12/1969) , para verificação, nos diversos solos existentes, do comportamento das ancoragens, de modo a permitir o dimensionamento seguro e econômico dos tirantes a serem usados na construção das galerias.

Contratos Ligados ao Traçado das Linhas:

Via Permanente: com o consórcio *Lambda-Castello Branco* (05/08/1969).

Topografia: com a firma *ESE – Escritório de Serviços de Engenharia Ltda.* (05/11/1969. Levantamento e cadastro de uma faixa de 80 metros de largura , em média, ao longo do eixo do traçado. No final do ano o serviço já se

encontrava bastante adiantado no trecho Botafogo-Saens Peña.

Contrato do Sistema Elétrico: com o consórcio Civel-Eletróprojetos, assinado em 13/10/1969, referente ao projetos dos dois primeiros sub-sistemas de alta tensão.

Outros estudos técnicos também foram iniciados em 1969 pela equipe técnica da Companhia, entre eles destacavam-se os estudos para remoção provisória ou remanejamento das redes de serviço público que interferiam com as escavações . A equipe técnica do Metrô acompanhava e fiscalizava o cumprimento dos contratos, examinava e aprovava os projetos, exercendo atividades paralelas para permitir a execução das obras (desapropriações, estudos de tráfego, entendimento com outros órgãos encarregados de serviços públicos, acordos sobre permutas de áreas, entre outros), vistoriava prédios situados nas proximidades das escavações, verificando o estado atual dos mesmos e providenciando as medidas de segurança necessárias. Os trabalhos da equipe técnica do Metrô eram executados por duas Gerências: uma de obras, outra de Instalações e Operações, cujas equipes eram compostas por engenheiros especializados.

A organização administrativa da Companhia foi estabelecida basicamente em sua reunião de 12 de dezembro de 1968 e detalhada pela Diretoria Deliberativa em sua reunião de 8 de janeiro de 1969, segundo um organograma que compreendia: Assembléia de Acionistas, Conselho Fiscal, Diretoria Deliberativa, Conselho Consultivo, Presidência, Superintendência Geral (gabinete, assessoria), Superintendência Administrativa (pessoal, material), Superintendência Financeira e Superintendência Técnica. Após a fase de implantação da Companhia, a organização do organograma foi modificada pela Assembléia, em reunião extraordinária, realizada no dia 8 de agosto de 1969. A Companhia funcionou inicialmente no edifício da rua Marquês de Pombal, 125, nos 7º e 11º, cedidos pela Companhia de Transportes Coletivos (CTC), enquanto se remodelava a sede definitiva na Praia de Botafogo, 480.

Publicação dos editais de concorrência para execução das obras civis do trecho inicial de 4,5 km entre a Central do Brasil e o Largo da Glória, exceto o o Centro de Operações e Centro de Manutenção. No final do ano a concorrência, apesar de realizada, não havia sido julgada.

Definição do plano de obras do primeiro trecho. As valas são dimensionadas em 12 metros de largura por 10 metros de profundidade, para construção de galerias com 10 metros de largura e 5,50 metros de altura.

Em julho, são realizados os estudos das mudanças no trânsito no centro da cidade para a obra do trecho inicial, entre a Central do Brasil e o Largo da Glória.

No dia 11 de setembro, atendendo a solicitação do Ministério da Indústria e Comércio, uma missão japonesa apresentou um relatório propondo a instalação de um sistema de monorail para atender a EXPO-72 na Barra da Tijuca. A linha com 25 km de extensão e 6 estações, começava no Centro Cívico da Barra da Tijuca, passando pela estrada dos Bandeirantes, rua Cândido Benício, Ministro Edgard Romero, Monsenhor Felix, Brás de Pina, terminando no aeroporto do Galeão. O Metrô apresentou naquela ocasião parecer completamente desfavorável, pois o sistema de monorail não resolveria o problema de transporte de massa e dispensaria recursos necessários à construção da linha prioritária do metrô, então em início de construção. Mais tarde o presidente da república cancelou a EXPO-72 e o assunto foi arquivado.

Em dezembro, apresentação oficial dos projetos dos metropolitanos das cidades do Rio de Janeiro e São Paulo ao Governo Federal.

No final do ano todos os serviços preliminares de investigação do solo estavam praticamente terminados, bem como os projetos construtivos (detalhados) dos Lotes 1 a 6 (trecho inicial).

Segundo o Relatório da Companhia do Metropolitanom do Exercício de 1969, as obras de construção do Metrô não foram iniciadas em função “*das dificuldades ditadas pela política financeira do Governo Federal*”. A meta para 1970 era iniciar a construção do trecho inicial (Central-Glória), de modo a colocá-lo em operação em pouco mais de dois anos, em 1972. No final do ano esperava-se a concessão do aval aos financiamentos pelo Tesouro Nacional, de modo a permitir o início e o desenvolvimento das obras.

1970

No dia 29 de janeiro, através de aditivo, foi contratada a segunda fase da *Coordenação Geral dos Projetos* com o consórcio brasileiro-alemão.

No dia 27 de fevereiro, é assinado o aditivo do contrato de *Coordenação Arquitetônica*, com a firma *Projeto Arquitetos Associados Ltda.*

No dia 6 de maio, o esquema de cooperação do Governo Federal foi aprovado pelo presidente da república em Exposição de Motivos feita pelo ministro do Planejamento.

No dia 29 de maio, é assinado o contrato para os Serviços de Topografia nos Lotes 1 a 6, com a firma *ESE – Escritório de Serviços de Engenharia Ltda.*

No dia 11 de junho, é assinado o contrato para a construção (obras civis) dos Lotes 1 e 2, com o Consórcio Metropolitano da Construções (Ecisa-Ecel), e dos Lotes 5 e 6, com o Consórcio Cetenco-CCI.

A Assessoria de Desapropriações realizou vistorias técnicas judiciais na ruas Uruguaiana, Treze de Maio, Manoel de Carvalho, Álvaro Alvim e Praça Mahatma Gandhi, para verificar as condições técnicas dos prédios próximos às futuras escavações das galerias. Fez o levantamento das desapropriações necessárias no trecho Central do Brasil-Glória.

Para que a obra do Metrô fosse iniciada, havia a necessidade de se obter a sua qualificação como prioritária junto ao Governo Federal, visando conseguir o aval do Tesouro Nacional para garantir empréstimos externos para implantação da Linha Prioritária (Saens Peña – Nossa Senhora da Paz). Para isso, foi elaborado um Relatório, apresentado no dia 3 de março de 1970 ao Grupo de Trabalho Interministerial (Ministério da Fazenda, Planejamento e Transportes) coordenado pelo Secretário Geral do Ministério do Planejamento. Do exame e análise do Relatório resultou a Exposição de Motivos nº 106, de 6 de maio de 1970, dos Ministros da Fazenda, Planejamento e Transportes. A exposição de motivos abrangia os projetos dos metropolitanos do Rio de Janeiro e São Paulo e concluiu, recomendando ao presidente da república, a qualificação como obra prioritária, de uma linha em cada cidade e a outorga de aval do Governo Federal, através de agente financeiro, até o montante de 110 milhões de dólares para cada um dos sistemas metropolitanos., nas condições de prazo, juros e comissões que o Banco Central admitia normalmente. No mesmo dia a Exposição de Motivos foi aprovada pelo presidente da república, representando um marco histórico na construção do metropolitano do Rio de Janeiro. No dia 31 de março, a *Comissão Geral e dos Transportes do Ministério do Planejamento* também tinha aprovado, através de parecer, a construção do Metropolitano do Rio de Janeiro.

O Governo do Estado, por sua parte, para concretizar o ato presidencial, editou o Decreto Lei nº 338 de 8 de junho de 1970, que autorizava a Companhia do Metropolitano a realizar operações de financiamento externo até o montante de 110 milhões de dólares, e também o Decreto Lei nº 390, também de 8 de junho de 1970, que autorizava o Poder Executivo a oferecer até 20% da receita do Imposto de Circulação de Mercadorias como contra garantia do aval concedido pelo Tesouro Nacional a empréstimos nacionais e internacionais.

A Companhia do Metropolitano, que já havia realizado e julgado as concorrências para a construção dos Lotes 1 e 2 (Central do Brasil-Presidente Vargas) e 5 e 6 (Glória-Cinelândia), apoiada na decisão presidencial, decide pelo início da construção do trecho inicial da Linha Prioritária (Central do Brasil-

Glória), mesmo sem ainda ter um plano financeiro definido e concretizado para a realização da obra.

No dia 23 de junho, no Largo da Glória (Lote 6), é acionado pelo Governador do Estado da Guanabara, Francisco Negrão de Lima, o bate-estacas para cravação da primeira estaca de escoramento da escavação, dando início às obras do Metrô. Na cerimônia o Governador estava acompanhado do Ministro do Planejamento, João dos Reis Veloso, e do Cardeal Dom Jaime de Barros Câmara. Posteriormente, em fins de setembro de 1970, junto à Central do Brasil foi criada nova frente de trabalho, após os processos de desapropriação e demolição para instalação do canteiro de obras. Em 1970, por motivo de dificuldades financeiras, as obras não puderam seguir o ritmo programado.

Na ocasião de inauguração das obras do Metrô, fez parte do discurso, do então Governador Francisco Negrão de Lima, as seguintes palavras:

“O que hoje estamos fazendo, no solo deste belo logradouro do Rio de Janeiro, é cravar as estacas da irreversibilidade do nosso sonhado Metrô. Não nos estamos propondo inaugurar qualquer coisa, quando faltam somente 8 meses para o término do atual Governo. Reconhecemos, sim, estar abrindo o caminho de uma solução urgente, inevitável e incomparável, com a certeza orgulhosa de que se trata de um caminho definitivo.”

Em outubro, início da instalação do canteiro de obras do Lote 1 (Central do Brasil), marcando o início da atividade da segunda frente de obras, no outro extremo do trecho inicial da Linha Prioritária. A obra no Lote 1, nos dois primeiros anos, foi prejudicada, além da insuficiência de recursos, pelo lento processo de desapropriação de área construída e o moroso remanejamento da densa rede de serviços públicos.

Devido a falta de recursos, a construção do Metrô arrastou-se lentamente até 1974, tornando a obra desacreditada pela população, repercutindo negativamente na imagem da Companhia. A situação só foi modificada em 1975, após a posse do governador da fusão, o Almirante Faria Lima, que reconheceu a prioridade que deveria ser dada à obra. No dia 17 de março de 1975, logo após a sua posse, o governador convoca a vigésima-quinta Assembléia Geral Extraordinária de Acionistas, que reformulou os Estatutos Sociais da Companhia e elegeu nova diretoria com mandato de 4 anos. A nova diretoria foi a responsável pela transformação do empreendimento.

Assinatura do contrato de construção do Lote 2, situado entre os Km 0,155 e Km 0,846 Sul, com extensão de 691 metros, contido na avenida Presidente Vargas, entre o Pantheon de Caxias e a rua da Conceição.

No dia 31 de dezembro, as instalações necessárias à execução das obras do Lote 6, na Glória, já estavam concluídas, com exceção da central de concreto, que se encontrava em fase final de montagem.

Principais Etapas da Implantação do Metrpolitano do Rio de Janeiro

1º – Constituição da Companhia (1966-1968);

2º – Elaboração do *Estudo de Viabilidade Técnica e Econômica* mediante Concorrência Pública na qual participaram 72 empresas nacionais e estrangeiras, sendo selecionado o consórcio integrado pelas Companhia Construtora Nacional S.A., Hoechtief e Deconsult (1968);

3º– Aprovação dos projetos civis da linha prioritária;

4º– Abertura de concorrência para construção, adjudicação e assinatura dos contratos;

5º – Aval do Governo Federal para operações de financiamentos externos (1972).

O Metrô participa da Expositec 70, onde exhibe painéis, maquetes e filmes, além da distribuição de 20 mil folhetos de divulgação do Metrô. Organizou também a exibição de documentário fotográfico na estação Rodoviária Novo rio e na Estação Dom Pedro II.

Em 1970, com o início efetivo das obras nas duas extremidades do Trecho Inicial (Central do Brasil-Glória) e estando praticamente concluídos os projetos do referido trecho, é dado o início da saga da construção do Metrô. Nota-se que em 1970 as obras foram executadas apenas com recursos do Governo do Estado da Guanabara, representando um esforço na concretização da grande empreitada. No exercício de 1970 o Metrô recebeu a dotação de Cr\$ 15 milhões do Governo do Estado da Guanabara.

[Foto](#) - Início das obras em 1970, na Glória.

1971

No dia 20 de janeiro, é assinado em New York, o contrato de empréstimo externo no valor de 10 milhões de dólares, com um consórcio de bancos estadunidenses e a agência do Banco do Brasil de New York. A negociação e as respectivas condições foram previamente submetidas ao Banco Central do Brasil (CEMPEX) e aprovadas em 4 de setembro de 1970. Após o cumprimento dessas exigências o assunto foi submetido ao Ministro da Fazenda, que concordando com a operação, submeteu-a ao presidente da república, que baixou o Decreto nº 67.872 de 18 de dezembro de 1970, autorizando a concessão de garantia da União para o referido empréstimo de 10 milhões de dólares.

Em 1971 são injetados recursos de Cr\$ 70 milhões nas obras do Metrô, provenientes do orçamento do Estado e de empréstimo externo realizado no mesmo ano, que foram gastos em projetos e obra de 6 frentes de trabalho abertas no trecho Glória-Central.

No período 1970-1971 foram realizadas obras nos lotes 1,2, 5 e 6, cujos canteiros de obras causariam menor impacto negativo e onde haveria menor número de desapropriações.

A administração anterior iniciou a obra sem um plano financeiro definido, decidindo garantir a irreversibilidade do Metrô com o início da obra, mesmo que sem respaldo financeiro. O Governo Federal colaborava apenas com o aval para operações com entidades internacionais de crédito, cabendo somente ao Estado da Guanabara a responsabilidade da obra.

Em função das limitações financeiras para construção da linha prioritária de 20 km, entre as praças Saens Peña e Nossa Senhora da Paz, estudava-se a execução de um trecho inicial de 9 km, com 11 estações. As obras prosseguiram em ritmo lento.

No dia 15 de fevereiro de 1971, em uma vala escavada na Praça Paris (Lote 6), é iniciada a primeira concretagem de uma galeria do Metrô.

No dia 15 de março, início do mandato de Chagas Freitas como governador do Estado da Guanabara.

No dia 11 de junho de 1971, através do decreto “E” número 4.927 é aprovado o projeto do traçado da linha prioritária, modificado pelo Decreto “E” nº 5.340 de 2 de fevereiro de 1972, medidas indispensáveis à disciplina dos trabalhos de investigação do solo, elaboração de projetos construtivos, e execução das obras civis.

Em setembro, início da construção do Lote 5 (Rua Treze de Maio-Praça Floriano), com o início do remanejamento dos serviços públicos, que duraram mais de 6 meses.

Em dezembro, a construção da linha básica, no trecho entre as praças Nossa Senhora da Paz e Saens Peña, estava orçado em US\$ 217,6 milhões.

Prosseguimento dos serviços de topografia e sondagem do trecho Saens Peña-Botafogo.

Elaboração dos Projetos Básicos das estações do trecho Central-Glória.

Elaboração dos Projetos Executivos dos Lotes 1(Central do Brasil) e 6 (Glória).

Execução dos estudos de Programação Visual.

Quadro – Situação das Obras Civis em dezembro de 1971

Foto - Obras na Praça Floriano, por volta de 1975. Nota-se que o Palácio Monroe não foi demolido por causa da obra do metrô.

EMPRESAS RESPONSÁVEIS PELOS PROJETOS E OBRAS CIVIS DO METRÔ

Lote	Projeto da Obra Civil	Construção	Contrato		Início Obras
			Nº	Data	
1	J.C.Figueiredo Ferraz Ltda/Eletoconsult do Brasil	Consórcio Ecisa-Ecel	03/70	11/06/70	1970
2	Sondotécnica Engenharia de Solos	Consórcio Ecisa-Ecel	03/70	02/06/70	1971
3	Hidroservice Engenharia de Projetos				1973
		Consórcio Ecisa-Ecel	02/74	21/01/74	
4	Consórcio Metroplan	Consórcio Ecisa-Ecel	13/73	10/10/73	1972
5	Brasconsult S.C.Ltda.	Cetenco-CCI	04/70	11/06/70	1971
6	Etep	Cetendo-CCI	04/70	11/06/70	1970
21		Mendes Junior	09/73	12/07/73	

Notas:

- Aditivos dos Contratos: Lote 1, em 14/01/75; Lote 5, em 17/09/74; Lote 6, em 14/01/75; Lote 21, em 14/03/75.

- A coordenação arquitetônica foi realizada pela firma *Projeto Arquitetos Associados*. O arquiteto Oscar Niemeyer prestou colaboração como consultor na primeira fase dos projetos de arquitetura.

Fonte: Grupo de Trabalho para Fusão dos Estados da Guanabara e do Rio de Janeiro. 1975

1972

No período inicial da Companhia do Metropolitano, entre a data de sua fundação, no final de 1968, e 31 de dezembro de 1972, foram investidos cerca de 32,2 milhões de dólares, sendo 67,4% gastos em obras civis e desapropriações. Apesar do investimento preliminar, foi iniciada a obra civil em três trechos, totalizando 2 km de extensão, sendo concluído 400 metros de galerias.

Em maio as obras do Metrô estavam quase paralisadas, em função da falta de recursos do Governo do Estado da Guanabara. Não foram conseguidos nem empréstimos externos por falta de depósitos públicos ou previsões de receitas capazes de assegurar o pagamento. Pela morosidade, a obra do Metrô já estava desecretizada pela população.

Em junho, início da execução das primeiras paredes diafragma, moldadas no solo, no Metrô, no trecho entre o Palácio Monroe e avenida 13 de Maio, visando principalmente a proteção dos edifícios públicos da área: o Teatro Municipal, o Palácio Pedro Ernesto e o Palácio Monroe. A parede diafragma é uma grande caixa de concreto armado que serve para a contenção de água e terra, em escavações provisórias e permanentes, além de servir como elemento de fundação, transmitindo cargas às camadas mais profundas do solo. A primeira parede diafragma foi construída no Brasil em 1969, na execução do edifício Peleton, na Cidade Universitária de São Paulo. Em 1975 a execução de paredes-diafragmas foi reiniciada no Lote 3, no trecho entre a estação Presidente Vargas e o Largo da Carioca, no Lote 7, em toda a rua do Catete, e no Lote 8, no trecho entre a Praça José de Alencar e a rua Barão de Itambi.

Em agosto, o presidente da República aprova a Exposição de Motivos 54/72, autorizando o Tesouro Nacional a avaliar empréstimo no valor de US\$ 85 milhões, a ser aplicado na construção do trecho, definido como prioritário, Estácio-Botafogo, com 8,7 km de extensão e 12 estações, com custo estimado de US\$ 60 milhões, que deverá ser coberto por empréstimos externos (US\$ 65 milhões), créditos concedidos pelo Finame-BNDE (US\$ 20 milhões) e dotações orçamentárias do Estado da Guanabara.

No dia 24 de outubro, através da Resolução Número 49, o Senado Federal autoriza o Governo do Estado da Guanabara, através da Companhia do Metropolitano do Rio de Janeiro, a realizar operação de financiamento externo destinado às obras do trecho inicial da linha prioritária, com aval do Tesouro Nacional, no valor de até 20 milhões de dólares estadunidenses.

Início da construção da estação Cinelândia, na Praça Floriano.

No dia 10 de outubro, assinatura do contrato de construção do Lote 4 (Largo da Carioca).

Em outubro, início da concretagem no Lote 1.

No final do ano, é contratada a firma responsável pelo projeto de arquitetura das 6 estações restantes do trecho prioritário Estácio-Botafogo, e dos projetos de construção dos Lotes 3, 7 e 21.

Em dezembro, é iniciado o remanejamento dos serviços público do Largo da Carioca (Lote 4).

Até o dia 31 de dezembro de 1972 o metrô só havia concluído 480 metros de galerias localizadas no Lote 6 (Glória).

Em 1972 são contratadas as firmas para elaboração dos projetos de construção e de arquitetura das

estações, dos Lotes 3 (Uruguaiana), 7(Rua do Catete) e 21(Cidade Nova). As obras nos lotes 3 (Uruguaiana) e 4 (Carioca) não foram iniciadas pela falta de recursos.

Quadro – Situação das Obras Civas em agosto de 1972

1973

No dia 2 de março, é liberada a primeira parcela de US\$ 20 milhões, referentes à Exposição de Motivos 54/72, tratando-se da primeira liberação de verba do Governo Federal, através de empréstimo externo. A injeção de tal quantia, junto com a dotação equivalente do Governo da Guanabara, constituiu um fato marcante na implantação do Metrô.

Com a verba, é acelerado a construção dos lotes já contratados 1, 2, 5 e 6; são contratadas as empresas responsáveis pelas obras civis dos lotes 4 (Mendes Junior) e 21 (Consórcio Ecicel); são preparadas as demais concorrências de construção dos Lotes 3, 7, 8 e 9; é contratado os serviços de assessoria técnica do consórcio formados pela *Société Française des Etudes e Realisations de Transports Urbains – Sofretu*, da França, e ETEP – Estudos Técnicos e Projetos Ltda., do Brasi, para definição do padrão do sistema operacional, bem como a determinação das especificações técnicas dos carros e demais equipamentos. No mesmo ano é elaborado o Plano de Operação Inicial do Metrô, a partir do qual foram desenvolvidos as especificações do Material Rodante e dos sistemas operacionais.

Em março, início do trabalho de remanejamento dos serviços públicos da Rua Uruguaiana (Lote 3).

Em junho, encontrava-se em fase final os projetos preliminares de construção dos dois lotes restantes, de números 8 e 9.

Em junho, estavam em fase final de detalhamento executivo os projetos das estações Central do Brasil, Presidente Vargas, Carioca, Cinelândia e Glória, sendo os projetos preliminares das demais estações já concluídos.

Em julho, é aberta a concorrência para escolha da construtora do Lote 4 (Largo da Carioca). No mês de novembro é assinado o contrato para construção, no valor de Cr\$ 75,2 milhões, com o consórcio Ecicel.

No início do primeiro semestre é iniciado o serviço de escavação das galerias do Lote 2, após a finalização dos trabalhos de remanejamento dos serviços públicos, realizados entre junho de 1972 e junho de 1973. Apesar do contrato de construção do Lote ter sido assinado em 1970, dificuldades financeiras junto com grandes modificações no trânsito atrasaram a empreitada.

Em dezembro já estava concluído 1,1 km de galeria, pronto para receber a via permanente.

No dia 7 de dezembro, foi apresentado ao Governo do Estado da Guanabara, patrocinado pela firma japonesa International Engineering Consultants Association, um relatório propondo a implantação de uma linha de monotrilho, tipo Alweg, sobre o traçado da Linha 2, planejada em 1968 no Estudo de Viabilidade. A elaboração do Estudo de Viabilidade do Monotrilho foi iniciada no dia 1º de outubro no Japão, sendo realizado no período de 12 de novembro a 8 de dezembro as pesquisas de campo necessárias. O relatório final é apresentado em março de 1974, no período do Governo Chagas Freitas.

Encerramento da concorrência do Lote 3 (Rua Uruguaiana).

Construção de pistas de rolamento e pontes auxiliares de tráfego, na Glória, Cinelândia, rua Evaristo Veiga, e outra em fase final de construção na Praça Cristiano Ottoni.

Conclusão do Projeto Básico do Centro de Manutenção.

A diretriz do traçado da Linha 1 no bairro de Copabacana é modificado, deixando de passar pelo Lido, conforme previa o estudo de viabilidade de 1968, para ligar diretamente a estação Botafogo à praça Cardeal Arcoverde. Em outubro de 1977 é apresentado o *Estudo de Viabilidade Técnico-Econômico do Método Construtivo para Copabacana*, onde são apresentadas 4 diretrizes de traçado: avenida Atlântica, avenida Nossa Senhora de Copabacana, rua Barata Ribeiro e morros. É definido o traçado através dos morros, onde as estações são construídas sob o maciço rochoso, com exceção da estação Siqueira Campos. Em fevereiro de 1978, a Promon Engenharia S.A apresenta o *Estudo de Viabilidade Técnico-Econômico do Método Construtivo do Metrô em Copabacana*, com metodologia para escolha da solução em “Cut and Cover”. Em 1979, a mesma firma, apresenta o projeto *Metrô em Copabacana*, com 3 estações: Arcoverde, Anita Garibaldi e Cantagalo.

Apresentação do trabalho “*O Metrô e a Paisagem Urbana*”, na Premiação Anual do Instituto dos Arquitetos do Brasil - IAB.

Em 1973, somente com a liberação de empréstimos externos e aumento da verba do orçamento estadual, as obras entraram num ritmo satisfatório. Desde 1969 a Companhia vinha enfrentando problemas na obtenção de financiamentos externos, pois o Banco Central não autorizava as transações, alegando que os juros cobrados estavam acima do permitido para tais operações.

[Quadro](#) – Situação dos Projetos de Construção em 30/06/1973

[Quadro](#) – Situação das Obras Civis em 30/06/73

1974

Em janeiro, foi assinado o contrato para construção da obra bruta do Lote 3 (Uruguaiana).

Em abril, é liberada a segunda parcela de US\$ 20 milhões, para gastos em moeda nacional, conforme a exposição de motivos nº 54/72.

No início do ano, caso houvesse liberação de recursos, deveriam ser lançadas as concorrências referentes aos materiais rodante, comando centralizado, transmissão de dados, sinalização, controle automático dos trens e telecomunicações, com base nos estudos desenvolvidos pela *Sofretu*, contratada no início de 1973. A meta também era iniciar a construção dos Lotes 3(Uruguaiana) e 4 (Largo da Carioca) nesse ano. A obra do Lote 4 é iniciada em 1974, e a do Lote 3 somente em 1975.

Por falta de recursos, as obras do Metrô se arrastaram lentamente entre 1971 e 1974, sendo retomadas em 1975, no governo da fusão, após a negociação do novo governo do estado do Rio de Janeiro com o Governo Federal, que liberou a maior parte da verba para o prosseguimento das obras. As obras foram retomadas em troca do Governo do Estado da Guanabara, aceitar a fusão com o Estado do Rio de Janeiro. No período entre a conclusão do Estudo de Viabilidade em 1968 até maio de 1974 foram investidos apenas Cr\$ 382 milhões.

Após o esgotamento dos recursos oriundos da Exposição de Motivos Nº 54/72, em 1974 é iniciada a negociação com o Banco Nacional da Habitação para um empréstimo no valor de Cr\$ 600 milhões. Também é assinado contrato com a Finame, para obtenção de financiamento para aquisição de equipamentos.

Em agosto, publicação do Edital de Concorrência Internacional para fabricação e fornecimento do Material Rodante, com data de entrega prevista, para as firmas interessadas, em fevereiro de 1975, dando um prazo de 7 meses para análise das propostas, sendo previsto para outubro de 1975 o julgamento e a assinatura do Contrato de Fabricação e fornecimento do carro protótipo e dos demais trens do Metrô.

Quadro – Situação dos Projetos de Construção e das Obras Civas em 1974

1975

Somente a partir de 1975 as obras do metropolitano foram realmente aceleradas, passando a vigorar um novo cronograma, que previa a conclusão das linhas 1 (Botafogo-Saens Peña), 2 (Estácio-Maria da Graça) e Pré-Metrô 1 (Maria da Graça-São Mateus).

Em março, fim do estado da Guanabara. No dia 15 de março, Faria Lima assume o cargo de governador do Estado do Rio de Janeiro. Segundo matéria da Revista Manchete de novembro de 1978, até aquela data haviam sido investidos Cr\$ 750 milhões no Metrô, sendo que no período da administração de Faria Lima, até dezembro de 1978, foram gastos Cr\$ 15,8 bilhões, dos quais Cr\$ 12,5 bilhões assegurados pelo governo do Estado do Rio de Janeiro, cabendo à União Cr\$ 2 bilhões, e ao município Cr\$ 800 milhões.

No dia 15 de março, aprovação dos novos estatutos da Companhia do Metropolitano do Rio de Janeiro, através do Decreto -Lei nº 35.

Em março de 1975 o Governo do Estado do Rio de Janeiro decide construir ao mesmo tempo o trecho prioritário da linha 1 (Botafogo-Saens Peña) em conjunto com a linha 2 (Estácio-Maria da Graça). No dia 28 de julho são entregues os estudos preliminares de implantação da Linha 2 ao Consórcio Sofretu/Etep responsável pelo Projeto Básico da Linha. Na elaboração do Projeto Básico, modificando a diretriz do Estudo de Viabilidade de 1968, a estação terminal da linha que numa primeira etapa seria em Triagem, é transferida para Maria da Graça. Mais tarde o Consórcio é incumbido de estudar a viabilidade de uma rede complementar de Pré-Metrô, surgindo o plano de implantação de duas linhas de Pré-Metrô, a primeira (PM-1) com 15,5 km de extensão, entre Maria da Graça e São Mateus, e a segunda (PM-2), do outro lado da baía de Guanabara, entre Niterói e São Gonçalo. Com a decisão de implantação imediata do Pré-Metrô 1, o Consórcio foi encarregado da elaboração do Projeto Básico e do estudo dos equipamentos.

Em abril, recebimento de proposta das empresas interessadas no fornecimento de 210 carros tipo metrô, que são analisadas e julgadas entre maio e setembro.

Em abril, início da construção da estação Carioca, a maior da rede básica.

Em julho, a Companhia do Metropolitano estrutura-se financeiramente a partir do momento em que o Presidente Ernesto Geisel aprovou a exposição de motivos nº 179, através da qual foram destinados ao Metrô recursos da ordem de Cr\$ 13,4 bilhões. A injeção de verba no metrô fazia parte de um acordo entre o governo do antigo estado da Guanabara com o Governo Federal, para a efetivação da fusão da Guanabara com o Estado do Rio de Janeiro. A partir de então o ritmo dos projetos e das obras é intensificado, tanto que as obras executadas em 1975 foram maior que o volume dos 5 anos anteriores.

Em julho é assinado o contrato para elaboração do projeto do Lote 21 (Estácio-Praça da Bandeira). Em agosto é assinado o contrato para os projetos dos Lotes 22 (Afonso Pena-Engenho Velho) e 23 (Saens Peña).

No dia primeiro de julho, início das obras do trecho da rua Uruguaiana.

No dia 15 de agosto, é aberta a primeira exposição itinerante do Metrô, no mezzanino da estação Glória.

Entre agosto e outubro são realizados os estudos preliminares para implantação do Pré-Metrô.

Em agosto são lançados os editais para o fornecimento dos trilhos, terceiro trilho e aparelhos de via.

Em setembro, assinatura de contrato para construção dos carros tipo Metrô, com o consórcio Metrocarro, composto pelas empresas Mafersa e Villares

Em setembro, finalização da obra bruta da estação Glória, e reaterro da Praça Floriano.

Em outubro, início da elaboração do projeto dos carros do tipo metrô.

Em outubro, é apresentado o relatório *Linha 2 Metrô – Trecho Estácio de Sá – Maria da Graça*, referente aos estudos preliminares de implantação da segunda linha do metropolitano, concretizando as diretrizes do grupo de trabalho da fusão, que definiu como Rede Básica a implantação em conjunto das linhas 1, no trecho Botafogo-Saens Peña, e linha 2, trecho Estácio-Pavuna, sendo o trecho Maria da Graça – Pavuna operado em Pré-metrô, divergindo do programa do Estudo de Viabilidade de 1968, que previa a implantação do primeiro trecho da Linha 2 entre as Barcas e Triagem com carros do tipo Metrô.

Em dezembro, após as devidas desapropriações, é dado o início das obras brutas do trecho Glória - Botafogo, finalizadas em março de 1978.

A empresa Dorbrás ganha a concorrência pública para fornecimento dos dormentes de concreto armado da Linha 1.

Início da elaboração do projeto do Centro de Comando Operacional - CCO, e Centro de Manutenção.

Em 1975 foram concluídos 1,284 quilômetros de galerias.

Contratação da empresa para elaboração do Plano Integrado de Transportes, visando a atualização do Estudo de Viabilidade de 1968 e a integração das diferentes modalidades de transporte.

Elaboração dos estudos preliminares da linha 2, onde se concluiu o seu prolongamento de 2,431 km, entre Triagem e Maria da Graça.

Conclusão dos Estudos de Viabilidade do Pré-Metrô 1 (Maria da Graça-Sã Mateus), estabelecendo a extensão total de 17,100 km, representando um acréscimo de 600 metros na linha inicialmente prevista até a Pavuna.

Publicação dos editais internacionais para fabricação e fornecimento de equipamentos para o sistema de alimentação em energia elétrica, telecomunicações, pilotagem automática, sinalização e teletransmissão.

Quadro – Localização dos Lotes de Obras

1976

São entregues as primeiras áreas reurbanizadas pelo Metrô, inicialmente na rua do Catete, no trecho entre as ruas Benjamin Constant e Pedro Américo.

No dia 14 de janeiro, lançamento do primeiro número do informativo interno do Metrô, o *ASCOM Informa*, produzido pela Assessoria de Comunicação Social.

Entre março de 1976 e agosto de 1977 é elaborado o Projeto Executivo para a obra civil do Pré-Metrô, entre Maria da Graça e Pavuna.

Em 1976 é lançado o Edital nº 02/76 “Carros Ferroviários Pré-metrô”, relativo ao estudo, projeto, construção e fornecimento de 68 carros Pré-Metrô para operação no trecho Maria da Graça-São Mateus, linha Pré-Metrô 1. As propostas são entregues no dia 09/11/76.

Em março, após as devidas desapropriações, início da obra bruta do trecho Estácio - Praça da Bandeira, finalizada em fevereiro de 1978. (confirmar)

Em março, finalização da obra bruta da estação Cinelândia.

Em abril, instalação dos canteiros de obras na Tijuca, junto com a interdição de algumas ruas. No dia primeiro de abril é realizada a primeira prospecção do solo no bairro, entre as ruas Professor Gabizo e Doutor Satamini. As primeira máquinas chegam aos canteiros no dia 15 de julho.

No dia 4 de abril, fechamento do tradicional Bar Lamas, no largo do Machado, localizado em prédio desapropriado pelo Metrô.

No dia 5 de abril, assinatura do contrato com um consórcio franco-brasileiro para o fornecimento e a instalação dos sistemas de telecomunicações, comando centralizado, sinalização e pilotagem automática das linhas 1 e 2.

No dia 7 de abril, início da operação de novo plano de circulação do Catete, após o fechamento da rua do Catete. Os veículos passam a seguir, a partir da Praça José de Alencar, pela rua Barão do Flamengo, pista interna da Praia do Flamengo e rua do Russel.

Em abril, finalização da obra bruta da estação Glória, quando estavam sendo atacados 6,904 km de obras da linha 1, o que correspondia a 52% da extensão total do trecho básico (Botafogo-Saens Peña).

Em julho, é concluído o relatório *Estudo de Viabilidade para Implantação de um Sistema de Pré-Metrô em Nova Iguaçu*, a pedido da Câmara de Vereadores do Município, propondo a extensão do Pré-Metrô 1 até o centro de Nova Iguaçu, aproveitando a faixa não edificada das linhas de alta tensão da Light.

No dia 6 de setembro, chegada da primeira remessa de trilhos fabricados pela Companhia Siderúrgica Nacional, descarregada no depósito da avenida Presidente Vargas.

Em setembro, início da escavação da estação Catete. No dia 4 de setembro é entregue o viaduto provisório da rua Siveira Martins, na rua do Catete. Na Tijuca, é feita a marcação das paredes diafragma da rua Conde de Bonfim, no trecho entre a praça Saens Peña e o Tijuca Tennis Club.

No dia 7, recebimento das propostas de preço da Carta Convite nº22/75, referente a elaboração do Projeto Básico do Pré-Metrô 2 (Niterói Barcas-Alcântara).

No dia 22 de abril, cravamento da primeira estaca do Lote 8, na rua Marquês de Abrantes, junto à Fundação Romão Duarte, marcando o início da construção do trecho entre a Praça José de Alencar e a rua Farani.

Em maio, início da construção da estação Triagem.

Em maio, início da obra bruta do trecho São Cristovão - Maracanã, finalizado em maio de 1978.

Em maio, início da obra de calçamento da Cinelândia. A urbanização da rua Treze de Maio já está quase concluída, com calçamento em pedras portuguesas, faltando a arborização e a instalação da iluminação e do mobiliário urbano.

No dia 5 de maio, lançamento do primeiro número do periódico *Cadernos do Metrô*, um repositário dos aspectos técnicos da construção do Metrô.

No dia 15 de maio, início do novo Plano de Circulação da Tijuca, em função das obras do Metrô.

Até o dia 16 de maio, o Metrô só contava com 2,700 km de galerias concretadas.

No dia 18 de maio, o Diretor de Planejamento da Companhia, Fernando Mc Dowell, mostra aos jornalistas os croquis dos carros do Pré-Metrô.

No dia 8 de junho, início da obra de escavação das galerias da rua Uruguaiana, após a implantação das paredes de contenção e rebaixamento do lençol freático. Nessa data o Metrô contava com 6.800 operários nas frentes de trabalho, numa extensão de 8 km de linhas.

No dia 15 de junho, início da implantação de novo plano de circulação na Tijuca, em função do início das obras do Metrô.

No dia 15 de junho, assinatura do contrato com a empresa Braconsult Engenharia e Projetos S.A. Para elaboração do Projeto de Engenharia do Lote 30, na linha 2, no trecho entre o Estácio e a rua Sergipe.

No dia 24 de junho, assinatura do contrato para construção da obra bruta dos lotes 22 e 23, na Tijuca, respectivamente com as empresas Mendes Junior e Ecisa.

Em junho, início da escavação da estação Uruguaiana e do plantio de árvores na rua Treze de Maio.

Em junho, é lançado o Edital de Tomada de Preços para o projeto, fabricação e fornecimento de 68 carros do Pré-Metrô. A concorrência é aberta no dia 7 de julho.

Em junho, são finalizadas as obras civis dos Lotes 5 (Treze de Maio – Praça Mal.Deodoro) e 6 (Praça Paris – Lgo.Glória).

Em junho, é concluído o *Estudo de Viabilidade para Implantação de um Sistema de Pré-Metrô em Nova Iguaçu*, um estudo inicial, elaborado a pedido da Câmara de Vereadores do Município de Nova

Iguaçu, propondo a expansão do Pré-Metrô 1 até o Centro de Nova Iguaçu através da área de segurança das torres de alta tensão da Light.

Em julho, início das obras de remanejamento dos serviços públicos nos Lotes 22 e 23.

No dia primeiro de julho, inauguração da III Exposição do Metrô, na Praça Saens Peña.

No dia 7 de julho, o Detran entrega a planta de circulação para as obras do Metrô na Tijuca.

No dia 18 de julho, é iniciado o novo plano de circulação da Tijuca, em função das obras do Metrô, alterando a circulação em 34 ruas e vias importantes do bairro.

No dia 25 de julho, é feita a primeira demolição de um dos 223 prédios a serem sacrificados no Lote 22 (Av. Paulo Frontin – Igreja S.F. Xavier), o Templo Adventista, localizado na esquina da rua do Matoso, com Santa Amélia.

Em julho, entrega das obras de reurbanização da Cinelândia. No dia 15 de setembro, com a presença do Governador Faria Lima, o trecho, incluindo a rua Treza de Maio e a praça Marechal Deodoro, é oficialmente inaugurado.

No início de agosto, é iniciado a concretagem do teto da estação Carioca.

No dia 3 de agosto, uma matéria do Jornal do Brasil anunciava que já se encontrava pronto o primeiro acesso subterrâneo do metrô, com grades, cobertura e escadaria, localizado na avenida Rio Branco, esquina com rua Santa Luzia.

No dia 3 de agosto, é assinado o contrato com a empresa *Elevadores Otis S.A.*, para o fornecimento de 78 escadas rolantes.

No dia 9 de agosto, é cravada a primeira estaca da obra do Metrô na Tijuca, na rua Doutor Satamini, em frente ao número 69, para aferição das condições do solo.

Em agosto, início da obra do Lote 21 (Estácio), com previsão de término para o fim de 1977. O Lote 9 (General Polidoro-Rua Farani) se encontrava na fase inicial de remanejamento dos serviços públicos.

No dia 16 de agosto, início da ocupação de parte da Praça Afonso Pena, na Tijuca, pelos canteiros de obras dos lotes 22 e 23.

No dia 20 de agosto, início da limpeza da galeria entre as estações Cinelândia e Glória para implantação dos trilhos.

No final de agosto, é concluída a implantação de paredes diafragma na rua Uruguaiana.

Em setembro, conclusão do levantamento dos imóveis localizados ao longo da Linha 2 (Estácio-Maria da Graça).

Em outubro, finalização da obra bruta da estação Central. A obra na estação Catete se encontrava na fase de escavação e escoramento, e na Largo do Machado na cravação de estacas.

No dia 11 de outubro, foram abertos os envelopes das Cartas-Convite referente da tomada de preços para execução das obras de acabamento das Estações Glória, Cinelândia e Cidade Nova.

No dia 13 de outubro, início das obras de escavação sob o elevado da avenida Paulo de Frontin.

No dia 8 de outubro, na Glória, são descarregados, de uma carreta, os 18 primeiros trilhos da Companhia Siderúrgica Nacional destinados aos Lotes 5 (Cinelândia) e 6 (Glória), iniciando a implantação da via permanente do Metrô. No total eram 450 trilhos para um extensão de 2,7 km de linha.

Em novembro, início da colocação dos postes e bancos na Praça Floriano (Cinelândia).

No final do ano, início das obras de acabamento das primeiras estações: Glória e Cinelândia.

No dia 13 de dezembro, estréia da novela *Duas Vidas*, de Janete Clair, substituindo *O Casarão*. A novela que no início ia se chamar *O Metrô*, trata do impacto da remoção de famílias atingidas pela desapropriação das obras do metrô no bairro do Catete.

Em dezembro, finalização da obra bruta da estação Cidade Nova.

A Assessoria de Comunicação Social do Metrô – ASCOM - lança o informativo de divulgação da Companhia, o *ASCOM Informa*.

Realização do *Relatório de Impacto Imobiliário das linhas do Metrô*.

Ao longo de 1976 foram firmados os contratos com o consórcio COMRIO para a fabricação, fornecimento e montagem, na instalação de equipamentos do sistema de energia elétrica das linhas 1 e 2 do Metrô.

RETOMADA DAS OBRAS DA LINHA 1

Obra Bruta (Volume m3)			
	Até 1974	De 1/75 a 8/76	Total da Obra
Escavação	603.496	1.047.088	2.986.200
Concreto	97.374	238.641	916.426
Reaterro	87.268	207.078	810.680
Galerias Concretadas (Km)	1,043	2,447	13,357

Fonte: Revista Engenharia de Hoje ago/76 - Relatórios DEPOB ago/76 a dez/75.

OBRAS REALIZADAS ATÉ 1976 (Linha 1)

	Realizadas em 1976	A Terminar
Escavação	1.874.000 m3	1.112.200 m3
Concretagem	400.600 m3	518.800 m3
Reaterro	336.400 m3	474.300 m3
Galerias Concluídas	4,100 km	9,260 m3

Nota: A construção da linha 2 foi iniciada somente em 23 de maio de 1977

GALERIAS CONCLUÍDAS POR LOTE EM DEZEMBRO DE 1976

Lote	Extensão Entregue	Extensão Prevista	% Concluída
23	0	1.940,000	
22	0	2.035,320	
21	1.202,49	1.703,63	70,6
1	676,44	759,44	89,1
2	389,75	690,88	56,4
3	0	699,650	
4	138,32	224,63	61,6
5	726,11	726,11	100
6	771,93	771,93	100
7	270,00	1.325,90	20,4
8	0	1.005,700	
9	0	1.470,000	
Total	4.175,04	13.353,19	31,2

[Foto](#) – Obra da estação Carioca em 1976

[Quadro](#) – Situação das Obras em agosto de 1976

[Foto](#) – Escavação na Rua do Catete em 1976



Estação Cinelândia em 1976. Coleção André Decourt

1977

Em janeiro, início da construção do prédio da administração das oficinas. Em fevereiro é concluído pela Montreal Engenharia o projeto do edifício do Posto de Comando Centralizado (PCC), localizado junto ao viaduto São Sebastião.

Em janeiro, são apresentadas 3 propostas à concorrência para a fabricação de 68 carros do Pré-Metrô, pelos consórcios Cobrasma-Burgeoise et Liveles, Companhia Industrial Santa Matilde-MAM, e Mafersa-Duwag. O resultado é dado em março, sendo o vencedor o grupo liderado pela Cobrasma. A entrega prevista, segundo o contrato, para o primeiro carro, era no dia 31 de janeiro de 1979.

Em fevereiro, a metade da escavação da rua Uruguaiana já tinha sido realizada. A obra bruta da estação Carioca (Lote 4) já se encontrava quase finalizada, faltando também apenas 30% do reaterro e um pequeno trecho de 20 metros a ser escavado na rua Treze de Maio, ligando a estação Carioca à galeria já concluída entre a Cinelândia e a Glória. A demora das obras na rua Uruguaiana deveu-se ao terreno pantanoso, lama e excesso de matéria orgânica acumulada no subsolo.

Em fevereiro, é apresentado o Relatório sobre Estudos dos Impactos de Implantação da Rede do Metrô, com as sugestões, enviadas pelo IBAM, de caráter legislativo ou de ação setorial, visando o controle e orientação dos impactos no uso do solo, mercado imobiliário, meio-ambiente e características sócio-econômicas.

No dia 15 de fevereiro, o capital da Companhia do Metropolitano é aumentado de Cr\$ 4 bilhões para Cr\$ 6 bilhões, sendo que desde 1976 já tinha sido integralizado Cr\$ 3,4 bilhões. Na mesma ocasião foi aprovada a participação do Governo Federal no capital da empresa, através da EBTU. Com a elevação do capital a Companhia poderia receber recursos de até Cr\$ 800 milhões do Governo Federal. O orçamento do Metrô para 1977 era de Cr\$ 4,6 bilhões, sendo 51% fornecidos pelo Governo do Estado do Rio de Janeiro e Cr\$ 200 milhões pela Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro.

No dia 15 de março, assinatura dos contratos de construção da Linha 2, no trecho Estácio-Maria da Graça, com 7,826 km de extensão, composto pelos Lotes 30, 31 e 32. Os lotes 30 e 31, juntos orçados em Cr\$ 3200 milhões, ficaram a cargo da construtora Cetenco, enquanto o lote 32, orçado em Cr\$ 190 milhões, pela Ecisa. O prazo de entrega dos lotes era de 600 dias.

Entre os dias 23 de março e 30 de abril, foram realizadas 515 viagens de trole para 3.605 visitantes, entre as estações Glória e Cinelândia, enquanto permanecia a exposição do Metrô na plataforma da estação Cinelândia.

No mesmo dia, 15 de março, é assinado o contrato para o fornecimento de 68 carros do Pré-Metrô, com custo de Cr\$ 630 milhões a serem entregues entre dezembro de 1978 e 1980, envolvendo as empresas Cobrasma, Siemens, e Asea Brwon Boveri (ABB).

Em março, assinatura do contrato com a *Spig Engenharia S/A*, para o fornecimento e instalação do sistema de bilhetagem. A empresa liderava um consórcio que participa um grupo de firmas francesas.

Em março, início da elaboração do Projeto Básico do Pré-Metrô 2, no trecho Barcas de Niterói-Alcântara, concluído no mesmo ano.

Em março, criação da Divisão de Obras e Acabamentos - DIOCA, encarregada, entre outras atividades,

da coordenação e fiscalização da execução dos serviços de obras e acabamento das estações.

Em março, início do levantamento Sócio-Econômico das residências a serem atingidas pelas obras do Pré-Metrô 1

No dia 26 de abril, o Presidente da Companhia do Metropolitano, Noel de Almeida, assina 3 contratos para execução das obras civis do Pré-Metrô 1 e um quarto para o remanejamento das redes de serviços públicos e das adutoras de Acari e Ribeirão das Lajes, ao longo da linha, entre Maria da Graça e Pavuna.

Obra	Construtora	Valor do Contrato (Cr\$)
Lote 60	Queiroz Galvão	110.456.408,13
Lote 61	Esusa Engenharia e Construção	88.914.618,69
Lote 62	Queiroz Galvão	69.412.898,67
Remanejamentos	Esusa Engenharia e Construção	44.539.749,13

No dia 23 de maio, início das obras da linha 2 (Estácio-Maria da Graça), pela Praça da Bandeira.

Em maio, entrega da área reurbanizada entre as ruas Benjamin Constant e Pedro Américo, no Catete. Em outubro é entregue o trecho seguinte até o Largo do Machado.

Em maio, o Governo Federal subscreve 50 milhões de ações num total de Cr\$ 500 milhões, através da *Empresa Brasileira de Transportes Urbanos – EBTU*, transformando-se no segundo acionista da Companhia do Metropolitano do Rio de Janeiro, ultrapassando a Prefeitura carioca. O Governo do Estado continuou a ser o maior acionista, com 88,5% das ações. Na época o capital autorizado para o Metrô era de Cr\$ 6 bilhões.

Em junho o Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico aprova o projeto do Metrô de reurbanização do Largo da Glória.

Em julho, é apresentado o Projeto Básico do Pré-Metrô 1, ou seja, a súmula do projeto básico de engenharia da primeira linha de Pré-Metrô do país.

Início dos testes do protótipo dos carros do Metrô nas oficinas do fabricante.

Início da construção estação Morro Azul, mais tarde renomeada para Flamengo.

Em 1977 é lançada a Carta Convite 10/77, referente ao Projeto Detalhado das obras civis do Lote 29 (Estácio-Carioca) da Linha 2.

Capacidade dos Carros do Metrô

<i>Carro</i>	<i>Sentado</i>	<i>Em Pé</i>	<i>Total</i>
A (c/Cabine)	40	311	351
B	48	330	378

Conclusão do *Plano Integrado de Transportes - PIT/METRÔ*, após inúmeras pesquisas efetuadas visando a integração das diversas modalidades de transporte da região metropolitana, além da revisão dos dados do Estudo de Viabilidade de 1968. O Plano delineava as futuras expansões da rede do Metropolitano até o horizonte de 1989.

Finalização da obra bruta em 1977

Trecho / Estação	Mês
Presidente Vargas	abril
Uruguaiana	agosto
Carioca	setembro
Flamengo	outubro
Estácio - Praça Onze	dezembro

Em junho, início da escavação da estação Largo do Machado.

Em junho, todos serviços de construção bruta e remanejamento das adutoras do Pré-Metrô já haviam sido contratados. 4.800 metros de galerias já estavam feitas. As firmas que iam construir o Pré-Metrô já estavam instalando seus canteiros com vistas ao início das obras.

No dia primeiro de julho, visita do Presidente Ernesto Geisel às obras do Metrô, quando afirma que o metrô “*é fundamental para a sobrevivência do Rio de Janeiro*”, justificando a prioridade que seu governo dá a construção.

Em julho, é concluído o Projeto Básico da primeira linha de pré-metrô do país, o Pré-Metrô 1, trecho Maria da Graça – Pavuna / São João de Meriti.

Nos dias 2, 3, 9 e 10 de julho, cerca de 15 mil pessoas percorrem os trechos entre as estações Cinelândia-Glória e Central-Estácio, nos 8 troles cedidos pela RFFSA e Ferrovias Paulistas-Fepasa.

No dia 6 de setembro, inauguração da *IV Exposição do Metrô*, na Pavuna, sendo encerrada no dia 30 de outubro, após receber mais de 102 mil visitantes.

Em setembro, instalação das primeiras escadas rolantes, 3 na Glória e uma na Cinelândia, fabricadas pela Otis em Santa André-SP. Era prevista a instalação de 80 escadas rolantes nas linhas 1 e 2.

Em setembro, início das obras do Pré-Metrô 1 (Maria da Graça-Pavuna), com a instalação do canteiro de obras e o início do remanejamento das adutoras de Acari e Ribeirão Lajes. Nos primeiros 30 dias, a obra já contava com quase 500 operários distribuídos nos 15,5 km da linha.

No dia 26 de setembro, assinaturado contrato para o fornecimento e instalação de todo o sistema de

ventilação da Linha 1 e parte da Linha 2, com o Consórcio RMV, formado por quatro empresas.

Em outubro, abertura de concorrência para as obras de acabamento das estações Estácio, Uruguaiana, Carioca e Catete. O resultado foi divulgado no dia 10 de janeiro de 1978, com a previsão de início das obras para fevereiro de 1978.

Em novembro, 1.500 operários trabalhavam na construção da linha 2 (Estácio-Maria da Graça), e 700 no Pré-Metrô 1 (Maria da Graça-Pavuna).

No dia 11 de novembro, inauguração do prédio do Demon, na avenida Presidente Vargas, abrigando a divisão de obras de acabamento.

Em novembro, começa a contagem regressiva para o início dos testes do carro protótipo no Centro de Manutenção, passando a Companhia do Metropolitano, além de responsável pela construção das linhas, a responsável pela operação de um sistema de transporte coletivo de massa. Em virtude do curto prazo para realização do programa de testes, a contagem regressiva é iniciada no dia primeiro de dezembro e encerrada em 15 de março de 1978. A Companhia também desejava, para o primeiro trimestre de 1978, a sua mudança de imagem junto ao público, passando a ser conhecida como uma empresa operadora.

No dia 9 de dezembro, termina a fase introdutória de treinamento da primeira equipe responsável pela operação dos trens na via de testes do centro de manutenção.

No dia 12 de dezembro, entrega oficial do novo Largo da Glória, reurbanizado pelo Metrô, com calçadas de pedra portuguesa, iluminação ao estilo do Rio Antigo, e arborização com amendoeiras, Oitis e Ipês. Naquele momento era concluída a obra de acabamento da estação Glória, a primeira a ser terminada. Na mesma data foi entregue o primeiro trecho reurbanizado da rua do Catete, entre as ruas Pedro Américo e Andrade Pertence.

No dia 30 de dezembro, entrega de um trecho reurbanizado de 120 dos 300 metros de extensão da rua Barão de Itambi, em Botafogo. O trecho final é entregue em 29 de julho de 1978.

Em dezembro, entrega do relatório do Estudo Preliminar do traçado da Linha 3 do Metrô, entre a Ilha do Governador e a Barra da Tijuca.

Em 1977 foram concluídas 1.930 metros de galerias, elevando para 6.023 metros o total acumulado.

Conclusão do Projeto Básico do Pré-Metrô 2, ligando as Barcas, em Niterói, a Alcântara, em São Gonçalo.

Em 1977 foram implantadas 8,100 km de vias singelas, nos trechos Cinelândia-Glória, Estácio-Presidente Vargas, Glória-Catete, e de acesso às oficinas.

Em atendimento à solicitação da Secretaria de Transportes, o Metrô elaborou os Planos de Circulação da Área Central e da Zona Sul.

[Foto](#) – Rua do Catete em 1977

[Quadro](#) – Situação das Obras no início de fevereiro de 1977

LOTES DE OBRAS DO METRÔ

<i>Lote</i>	<i>Trecho</i>	<i>Linha</i>	<i>Extensão (Km)</i>	<i>Construtora</i>	<i>Contrato Obra</i>
1	Praça Onze-Central	1	0,559	Ecicel	
2	Central-Presidente Vargas	1	0,690		
3	Estação Presidente Vargas	1	0,699	Ecicel	ago/75
4	Largo da Carioca	1	0,224	Ecicel	
5	Palácio Monroe	1	0,726	Cetenco	
6	Praça Paris	1	0,771	Cetenco	
7	Pça. José Alencar-Glória	1	1,325		jun/75
8	Pça. José Alencar-Rua Farani	1	1,008	Cbpo	mar/76
9	Rua Farani-General Polidoro	1	1,470		mar/75
21	Marquês Valença-Praça Onze	1	1,300	Mendes Junior	
22	Estácio-Lgo. Segunda-feira	1	1,700	Mendes Junior	
23	Lgo. Segunda-feira-Saens Peña	1	1,800	Ecisa	
30	Estácio-Rua Sergipe	2	1,159	Cetenco	mar/77
31	Rua Sergipe-Al. Gama Filho	2	3,065	Cetenco	mar/77
32	Al. Gama Filho-Maria da Graça	2	3,066	Ecisa	mar/77
60	R. Pires Carvalho-Tomaz Coelho	2	3,600	Queiroz Galvão	abr/77
61	Tomaz Coelho-Irajá	2	5,740	Esusa	abr/77
62	Irajá-Pavuna	2	5,020	Queiroz Galvão	abr/77

Notas:

O Lote 30 compreende 949 metros em galeria e 210 metros em galeria de transição, totalizando 1.159 metros.

O Lote 31 começa na rua Sergipe. Conta com 720 metros em subterrâneo e 285 metros semienterrados.

O Lote 32 começa próximo à Alameda Ministro Gama Filho. Conta com 2.591 metros em viaduto.

O Lote 60 começa 650 m depois da estação Maria da Graça, em frente a rua Pires de Carvalho.

1978

Entrega dos 10 primeiros carros do tipo metrô.

Em janeiro, a empresa Equipamentos Villares, de São José do Campos, entrega à Mafersa os dois primeiros truques para montagem dos carros protótipos do Metrô. Os truques são fabricados de acordo com projeto da Budd, e com os motores elétricos e equipamentos fornecidos pela Westinghouse. A Villares era a única empresa nacional capacitada para o serviço, e já tendo entregue mais de 400 truques para o Metrô de São Paulo.

No dia 29 de janeiro, pelo navio inglês “Norse Herald”, chegada do primeiro carregamento de barras condutoras de corrente elétrica, conhecida como *terceiro trilho*, num total de 3.240 toneladas. As barras foram fabricadas pela *British Steel Corporation*.

No dia 30 de janeiro, o presidente da Companhia, Noel de Almeida, assiste à montagem da caixa do primeiro carro protótipo, nas oficinas da Mafersa, em São Paulo. Na mesma ocasião a Companhia assina contrato com o Instituto de Pesquisas Tecnológicas do Estado de São Paulo – IPT, para prestação de assistência técnica aos ensaios de recebimento do protótipo.

Em fevereiro é instalado o terceiro trilho na via do centro de manutenção, com 823 metros de extensão, onde serão realizados os primeiros testes do protótipo do Metrô.

Em fevereiro seguem as obras de acabamento das estações Glória, Cinelândia, Presidente Vargas, Central e Cidade Nova.

Em março, finalização da obra bruta da estação Botafogo, e da esvação da estação Morro Azul (Flamengo).

No dia 7 de abril, a Companhia recebe o primeiro carro do Metrô, na fábrica da Mafersa, em São Paulo. No mesmo dia o carro começou sua viagem de trem para o Rio, puxado por uma locomotiva da RFFSA.

No dia 11 de abril, chegada dos 2 primeiros carros protótipos do metrô, fabricados pelo consórcio *Metrocarro*, liderado pela *Mafersa Material Ferroviário S.A.*, com as empresas *Equipamentos Villares S.A.*, *Westinghouse Electric Corporation*, e *The Budd Company*. Até outubro são entregues mais 4 carros. Cada carro custava 800 mil dólares americanos e o contrato previa o fornecimento de 270 carros.

Em abril, modificações no tráfego da Pavuna, em função das obras do Pré-Metrô.

Principais Fornecedores dos Carros do Metrô

Fabricação da caixa e montagem geral dos carros, pela *Mafersa*.

Fabricação parcial e montagem final dos truques e dos motores de tração, pela *Villares*.

Fabricação do sistema de propulsão e controle, pela *Westinghouse*.

Fabricação de componentes dos truques, pela *Budd Co*.

Equipamento de freio pneumático , pela *Wabco/ Fresimbra*.

Equipamento de ar-condicionado, pela *Safety/ Cebec*.

Equipamentos das portas, pela *Faiveley*.

No dia 18 de abril, é realizado o primeiro teste no protótipo do metrô, que constou de inspeção visual em todos os componentes. No dia 25 de abril, os dois protótipos entraram na via de teste do Centro de Manutenção, com 823 metros de extensão. No dia seguinte foram instaladas as sapatas coletoras de corrente dos carros. Os testes de segurança foram feitos até o dia 8 de maio, quando passaram 17 dias de testes estáticos e depois mais 13 dias de testes dinâmicos e funcionais. A Via de Testes era cercada de grades e totalmente sinalizada, com o terceiro trilho já sendo energizado, para alguns testes.



Primeiro trem recebido em 1978

No dia 3 de maio, o presidente do Metrô, Noel de Almeida, assinou em Frankfurt, o contrato de empréstimo com o Deutsche Bank no valor de 100 milhões de marcos – cerca de Cr\$ 800 milhões – para cobrir parte das despesas com obras e desapropriações da linha 2 e do Pré-Metrô.

Entre maio e agosto foram realizados testes dinâmicos da estrutura dos truques do carro protótipo do Pré-Metrô, na Bélgica.

No dia 5 de junho, são instalados dos últimos 150 metros de trilho do trecho Glória-Praça Onze, a ser inaugurado em março de 1979. As estações Central e Presidente Vargas tinham 70 por cento das obras de acabamento prontas, enquanto as estações Uruguaiana e Carioca estão com a obra bruta concluída. As estações Glória Cinelândia e Praça Onze já estavam praticamente concluídas, faltando somente a instalação do sistema de bilhetagem e comunicação sonora e visual.

Em junho, a Companhia do Metropolitano assina os três últimos contratos de financiamento no valor de Cr\$ 200 milhões, para fabricação dos oito trens protótipos e do equipamento elétrico dos 68 carros do

pré-metrô. A operação envolvia a Société Gen rale, da Bélgica, a Siemens e a Brown Boveri, estas duas últimas, empresas alemães. Dos 68 carros de pr -metrô, apenas 8 seriam importados, os demais são fabricados no Brasil. Em Frankfurt o presidente da Companhia, Noel de Almeida, assina o contrato de empréstimo com o Deutsche Bank no valor de cerca de Cr\$ 800 milhões para cobrir parte das despesas de desapropria es da linha 2 e do Pr -Metrô.

No dia 29 de junho,   assinado o último financiamento externo do ano. Um contrato no valor de US \$ 143 milhões através do Export-Import Bank (Eximbank) dos Estados Unidos, destinado   compra dos equipamentos importados necessários   fabrica o de 60 carros de metrô, parte de uma encomenda total de 270 carros.

Em junho, entrega da reurbaniza o da Praça 11 após as obras do metrô, ganhando um lago com chafarizes, três canteriros ajardinados e 58 árvores numa faixa de 225 metros de extensão. No primeiro semestre de 1978 tamém foram entregues as reurbaniza es da Cinelândia, rua Treza de Maio, Glória, Praça Paris e o início do rua do Catete, no trecho próximo   Glória.

No dia 29 de julho,   realizada a primeira viagem com passageiros no trem do metrô, transportando moradores do bairro de Botafogo na linha de testes do centro de manuten o, com 600 metros de extensão.

No dia 29 de julho, o carro protótipo do Metrô realiza sua primeira viagem com passageiros, transportando cerca de 200 moradores de Botafogo, que participavam de uma visita às obras. A composi o com 4 carros, percorreu um total de 2.400 metros, em quatro viagens nos 600 metros de via de testes do Centro de Manuten o.

No dia 4 de julho, lançamento da primeira viga do viaduto de acesso ao Centro de Manuten o, sobre a avenida Francisco Bicalho, com 30 metros de comprimento e peso de 40 toneladas.

Em julho, finaliza o da obra bruta da esta o Saens Pe a.

Em agosto, instala o do sistema de ventila o das esta es Glória e Cinelândia.

No dia 5 de agosto, instala o dos últimos 150 metros de trilhos da liga o Glória- Cidade Nova, com previsão para entrega ao público em março de 1979. As esta es Glória, Cinelândia e Cidade Nova já se encontravam praticamente concluídas, faltando apenas a instala o do sistema de bilhetagem e comunica o sonora e visual. As esta es Central e Presidente Vargas estavam com 70% das obras de acabamento concluídas, enquanto as esta es Carioca e Uruguaiana estavam apenas com a obra bruta concluída.

Em agosto, a Companhia devolve o trole (automóvel de linha)   RFFSA, que durante um ano e 4 meses transportava os visitantes das obras nos trechos de galerias onde os trilhos já estavam assentados.

Em agosto, início dos passeios nos carros do Metrô, aos domingos, no trecho Cinelândia – Presidente Vargas.

No dia 26 de agosto, os 4 primeiros carros do metrô descem pela primeira vez   galeria, puxados por um track-mobile (minilocomotiva), e ficam estacionados na esta o Praça Onze, na via sentido Estácio, para o início do programa de orienta o dos futuros usuários do metrô. Na primeira fase do programa, a composi o ficou estacionada durante 4 domingos consecutivos, entre 27 de agosto e 17 de setembro,

sendo visitado por mais de 15 mil pessoas.

No dia primeiro de setembro, visita do Ministro do Planejamento João Paulo dos Reis às obras e abertura da exposição com 17 painéis fotográficos na estação Praça Onze, onde também se encontrava um trem protótipo com 4 carros estacionado para visita. Na saída era distribuído um folheto sobre os carros do metrô, um cartão postal, um folheto sobre a estação Praça Onze e um plástico com os dizeres “*Em 1979 usarei o Metrô*”.

Situação das Obras Concluídas em setembro de 1978

<i>Linha 1</i>		88,53%
1	Central	99,67%
2	Presidente Vargas	99,65%
3	Uruguaiana	97,34%
4	Carioca	86,70%
5	Cinelândia	100%
6	Glória	100%
7	Catete	89,39%
8	Marquês de Abrantes	98,39%
9	Botafogo	75,08%
21	Estácio	97,28%
22	Tijuca	49,03%
23	Tijuca	40,87%
<i>Linha 2</i>		46,52%
30	Enterrado (Praça da Bandeira)	48,01%
30	Elevado (Praça da Bandeira)	67,52%
31	São Cristovão/ Maracanã	40,01%
32	Triagem	48,79%
<i>Pré-Metrô</i>		42,18%
60		58,94%
61		21,04%
62		42,16%

O viaduto da Linha 2 junto à avenida Suburbana se encontrava ainda em construção, bem como o túnel sob a linha da RFFSA em Mangueira, construído pelo método Bernold, e o túnel do Pré-Metrô em Del Castilho. No Pré-Metrô estavam sendo atacadas as obras civis das estações de Del Castilho, Inhaúma, Engenho da Rainha, Vicente de Carvalho, Colégio, Coelho Neto e Acari.

A Companhia do Metropolitano assina dois contratos para instalação da via permanente na linha 2 e no Pré-Metrô, com prazo máximo de execução de um ano. O primeiro contrato foi assinado com a ESUSA – Engenharia e Construção S/A para instalação da via permanente entre o Estácio e Maria da Graça. O outro foi assinado com a Techint – Companhia Técnica Internacional, para a via permanente do Pré-Metrô. Os contratos prevêm a instalação e execução do lastro, colocação de dormentes, trilhos, aparelhos de Mudança de Via (AMV), canal de cabos para o sistema de energia, com o fornecimento de todo o material necessário.

No dia 24 de setembro, início das viagens experimentais com passageiros nos carros do Metrô, entre as estações Glória, Cinelândia e Cidade Nova, transportando cerca de 150 mil passageiros em três meses.

No dia 27 de outubro, o presidente do golpe militar Ernesto Geisel, acompanhando pelo presidente eleito indiretamente, João Baptista Figuiereido, do governador do Estado do Rio de Janeiro, Faria Lima, do ministro dos transportes, Dirceu Araújo, do presidente da Companhia do Metropolitano, Noel de Almeida, do prefeito da cidade do Rio de Janeiro, Marcos Tamoio, entre diversas autoridades, entregou oficialmente ao público uma considerável parte do centro da cidade reurbanizado pelas obras do Metrô, entre elas a avenida Paulo VI (Flamengo), parte da rua do Catete, o Largo da Glória, a Cinelândia, a rua Uruguaiana, a avenida Presidente Vargas e a Praça Onze, além da rua João Paulo I, no Estácio, no trecho entre as ruas Joaquim Palhares e do Matoso, num trecho de 600 metros. Na mesma ocasião o Presidente Geisel inaugura a Pré-Operação do Metrô e as estações Glória e Cinelândia.

Em outubro, as 5 empreiteiras contratadas pelo Metrô: Ecisa, Mendes Junior, Cetenco, CBPO, Queiroz Galvão e Esusa, contavam com 16.690 operários mobilizados na construção do Metrô.

Em outubro, chegada dos dois primeiros carros do Pré-Metrô fabricados na Bélgica, a bordo do navio “Olinda”, da empresa Aliança de Navegação, no porto do Rio de Janeiro, que logo depois de desembarcados foram levados em prancha da RFFSA até o Centro de Manutenção do Metrô. Era previsto para fevereiro de 1979 a chegada de mais 6 carros do tipo pré-série também fabricados na Bélgica. Os 60 carros restantes do contrato deveriam ser fabricados pela Cobrasma no Brasil, em São Paulo.

Em outubro, início da pré-operação do trecho Estácio-Glória.

Em dezembro, é concluída a construção do primeiro protótipo do carro do Pré-Metrô na Bélgica, quando são realizados os testes iniciais. O carro foi construído com a participação de 8 empresas européias, além de peças fabricadas no Brasil, de modo a garantir a máxima participação da indústria nacional:

- 1- Construção da caixa e montagem do carro pela *Cosntruction Ferroviaires et Metaliques*, em Bruges, na Bélgica.
- 2- Fabricação dos motores de tração, pela *Brown Boveri & CO.*, em Mannheim, na Alemanha.
- 3 - Fabricação de equipamentos elétricos, pela *Siemens A.G.*, em Erlangen, na Alemanha.
- 4- Fabricação de engates automáticos e semi-permanentes, pela *Bergische Stahl Industrie*, em Remscheid, na Alemanha.
- 5- Fabricação do equipamento de freio automático, pela *Knorr-Bremse A.G.*, em Munique, na Alemanha.
- 6- Fabricação das caixas de transmissão, pela *Carl Hurth Maschine*, em Munique, na Alemanha.
- 7- Fabricação de pantógrafo e sapata do terceiro trilho, pela *Faiveley*, em Tours, na França.

8- Fabricação de truques motor e truques articulados, pela *Francorail -MTE Groupement D'Intéret / Economique*, em Creusot Loire, na França.

Pelo contrato, seriam fabricados apenas 8 carros na europa (dois protótipos e 6 pré-séries). Os demais seriam fabricados em Sumaré, São Paulo, pela Cobrasma, que era a empresa líder do consórcio, seguindo a política do Metrô de máxima nacionalização do equipamento.

Durante a *I Feira Nacional do Transporte*, realizada entre os dias 26 de agosto e 3 de setembro, no Parque Anhembi em São Paulo, o carro protótipo do Metrô em exposição foi visitado por cerca de 40 mil pessoas.

Elaboração do *PIT – Plano de Integração Tarifária*, com o objetivo de definir uma política tarifária para o Metrô,

Elaboração do *Estudo de Transporte Hidroviário na Baía de Guanabara*, visando a integração do Metrô com as barcas.

Conclusão da elaboração do Projeto Básico do Lote 29, referente ao trecho Estácio-Carioca, com 2,6 km de extensão, com duas estações, Catumbi e Cruz Vermelha. Em dezembro de 1978 o Projeto Detalhado de Construção do trecho estava em vias de conclusão.

Início da elaboração do Projeto Básico do Lote 10, referente ao trecho entre a Estação de Botafogo e a embocadura do Morro São João.

Início da pesquisa socio-econômica e de uso do solo ao longo da linha 3 do Metrô.

Elaboração de relatório sobre a avenida Perimetral, visando avaliar os impactos na circulação da área central da cidade.

Cálculo do traçado de toda a via permanente do Pré-Metrô 1 e do Centro de Manutenção. No centro de manutenção foram implantados 6 km de via permanente e 34 aparelhos de mudança de via.

Cálculos para implantação da via permanente nos Lotes 2, 3, 4, 7, 8, 9 (parte), 22(parte) e 23 (início), incluindo poligonais de locação das vias. Em 1978 foram instalados 16 km de via permanente na Linha 1, possibilitando em outubro a pré-operação do trecho Estácio-Glória.

Foram iniciados os serviços de implantação da via permanente na Linha 2 e no Pré-Metrô. Em dezembro o serviço estava em andamento ao longo de 1,5 km de extensão.

Conclusão da montagem de 19 escadas rolantes no trecho Glória-Praça Onze.

Início da montagem do sistema de ventilação primária nas estações Central, Presidente Vargas, Cinelândia, Glória e Praça Onze.

Início das obras de acabamento de 5 estações: Carioca, Catete, Morro azul, Estácio e Uruguaiana.



Em 1978 foram implantados os primeiros trechos de via permanente do Pré-Metrô

Fontes:

Revista Brazil Ferro Carril
Boletim da Empresa de Obras Publicas do Brazil. Breve Notícia sobre o estabelecimento de uma Estrada de Ferro Metropolitana no Rio de Janeiro (Viação Aérea). Nº1 setembro 1889.
SILVA, Raimundo Pereira da. *Metropolitano do Distrito Federal*. 1929
Companhia do Metropolitano do Rio de Janeiro. *O Metrô da Guanabara*. 1970
Relatório Resumo do Governo do Estado da Guanabara 1965-1971
Companhia do Metropolitano do Rio de Janeiro. Relatório de 1971
Revista *A Construção do Rio de Janeiro*, nº 24, abril-1972.
Companhia do Metropolitano do Rio de Janeiro. Relatório de 1973
Cia. Metropolitano do Rio de Janeiro. *Implantação do Trecho Estácio de Sá – Botafogo – Situação em 30/06/1973*.
Companhia do Metropolitano do Rio de Janeiro. *Jornal da Assessoria de Comunicação*. Junho 1978
Relatório de Atividades. 1980,1982.
Relatório da Administração. 1983
Companhia do Metropolitano do Rio de Janeiro. Cronlogia 1979-1998.
Revista Via Urbana, jan/fev 2006
Rio Trilhos . Portal Internet. 2006-2007
Revista Ferroviária
Relatório das Atividades da Secretaria de Estado de Transportes
NORONHA, Santos. *Meio de Transporte no Rio de Janeiro*, v.1
Senado Federal. Subsecretaria de Informações.
Jornal O Dia

[Volta - Home](#)

Marcelo Almirante 2007

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