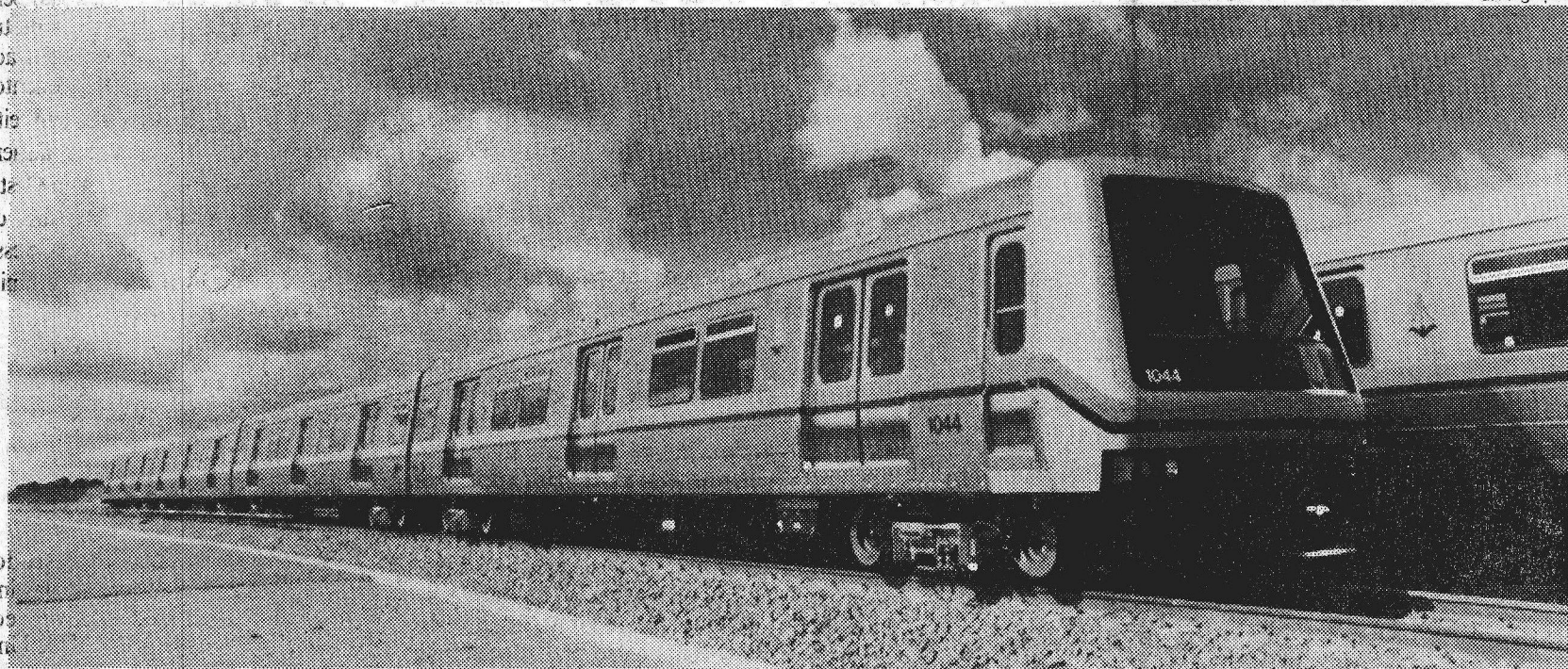


Metrô feito em prazo recorde

■ Construído em apenas dois anos, o primeiro trecho já opera experimentalmente

divulgação



Cuidadosamente planejada para ser diferente de tantas outras cidades no Brasil e no mundo, recentemente Brasília passou a se parecer um pouco mais com as



outras. No dia 27 de março, foi inaugurado o primeiro trecho do Metrô, uma solução para a qual, mais cedo ou mais tarde, grandes centros urbanos têm de apelar para evitar o caos no trânsito.

O mais novo motivo de orgulho da Capital foi construído em dois anos, prazo recorde, ainda que só estejam prontos apenas 20 dos 40 quilômetros da linha que ligará o Plano Piloto às cinco cidades satélites mais populosas do Distrito Federal. O GDF garante que até o final do ano entregará o restante da obra, colocando em operação 20 trens que poderão transportar 368 mil passageiros diariamente, desafogando as já congestionadas vias de acesso ao centro da cidade.

Construído a um custo relativa-

mente baixo — US\$ 690 milhões — o Metrô de Brasília não teve o ônus de desapropriações e pôde passar sem grande dificuldade sobre a topografia predominantemente plana da região. Isso tornou possível construir os primeiros 20 quilômetros em apenas 26 meses, enquanto que a mesma extensão, no Metrô do Rio de Janeiro, demorou 18 anos. Os primeiros 40 quilômetros do Metrô de São Paulo consumiram 20 anos de trabalho e investimentos.

Para baixar ainda mais os custos, o governo criou, no trajeto do Metrô, mais uma cidade satélite — Aguas Claras — que uniu duas necessidades: abriu mais um espaço habitacional e gerou recursos para a obra com a comercialização dos terrenos da nova cidade.

Apesar da vantagens do sistema, mais veloz e confortável, os usuários ainda não sabem precisamente como ele funciona. Na Rodoviária do Plano Piloto, que em breve será também uma estação, a cozinheira Maria do Carmo Paes Landim, uma piauiense de 34 anos, moradora de um assentamento próximo a

Taguatinga, o Recanto das Emas, só conhece o Metrô através de um relato da irmã, Luzineide, que já andou no do Rio de Janeiro. “Ela disse que não dá tempo nem de pensar e o trem já chegou”. Maria do Carmo é uma das milhares de pessoas que a coordenação do Metrô vai treinar na Operação Experimental, a partir do início de maio, em viagens diárias e gratuitas.

A expectativa com relação ao Metrô é grande. A obra, intensamente divulgada desde que começou, em janeiro de 1991, desperta grande curiosidade nas pessoas. No dia da inauguração, a diarista Maria Abadia de Lima, 32 anos, moradora em Taguatinga, ficou a manhã toda no sol, tentando embarcar na concorrida primeira viagem oficial. E garante que vai usar o Metrô para ir para o trabalho. “Já estou cansada de andar pendurada, desabafa. Lá onde eu moro, minhocão virou fusquinha.” Minhocão é como são chamados os ônibus articulados, que levam duas vezes mais passageiros que os ônibus convencionais.

Um bem-sucedido trabalho de marketing fez com que o Metrô

chegasse à inauguração com a aprovação quase unânime da comunidade. Uma pesquisa do Instituto Soma Opinião e Mercado indicou que 82% dos brasilienses consideram o Metrô uma obra importante para a cidade. Para compensar a inevitável confusão que uma obra desse porte causa, os técnicos do Metrô decidiram investir na recuperação do meio ambiente ao longo da linha. No total, serão destinados US\$ 4 milhões ao tratamento de mananciais poluídos, ao replantio de árvores e até à ampliação de um parque no Guarã.

O Plano Piloto terá que esperar até o fim do ano para ver o Metrô atravessar os túneis sob o Eixo Rodoviário. Mas os moradores e os comerciantes das áreas próximas às estações já começam a se preocupar com as transformações acarretadas pelo movimento de passageiros nas redondezas. Isso não preocupa nem um pouco, porém, a operários como Nilo Alves da Cruz, 42 anos, que trabalha em obras de construção civil na Asa Norte. “Se eu deixar de gastar uma hora e meia todo dia para chegar ao trabalho, vai ser muito bom.”