

Metrô descentraliza Distrito Federal

A intenção é induzir o crescimento em direção às cidades satélites

por Marcos Magalhães
de Brasília

Ao desembarcarem na estação da superquadra 114 Sul, ainda durante o primeiro semestre de 1995, os primeiros passageiros do metrô estarão inaugurando o mais ousado esforço de descentralização do Distrito Federal. Mais do que um sistema de transporte, o empreendimento de US\$ 630 milhões pretende preservar o Plano Piloto e induzir o crescimento em direção às cidades satélites.

Deverão entrar em funcionamento, em uma primeira etapa, 28 quilômetros entre o final da Asa Sul e as cidades satélites de Samambaia, Taguatinga, Águas Claras — ainda em projeto — e Guará. A partir de abril ou maio, os trens vão circular em períodos crescentes, até que se alcance o horário comercial de 5h30 às 23h30.

Ainda ficarão faltando 12 quilômetros para completar o traçado da linha 1 do Metrô, metade dos quais no Plano Piloto. O novo governo vai precisar de US\$ 100 milhões para levar os trilhões à Ceilândia, de um lado, e à Estação Rodoviária, do outro, bem no coração da cidade. A partir desse momento, acreditam os planejadores do sistema, poderão surgir novas alternativas para o crescimento habitacional e econômico da capital.

“Os demais adensamentos do Distrito Federal passarão a ter mais vida própria, tornando-se mais cidades e menos satélites”, prevê José Gaspar de Souza, coordenador especial de implantação do metrô. “Poderemos repetir o exemplo de Paris, que hoje é menor que São Paulo porque a população pôde se espalhar pelas suas vizinhanças”, compara.

O requisito básico para esse processo, aposta Gaspar, chama-se confiabilidade.

de. Ao saber que os trens chegarão às estações na hora prevista e atingirão as demais estações no tempo estimado, os seus usuários aceitarão mais facilmente viver longe dos centros urbanos. Esse é exatamente um dos objetivos do metrô de Brasília.

Ganhar tempo

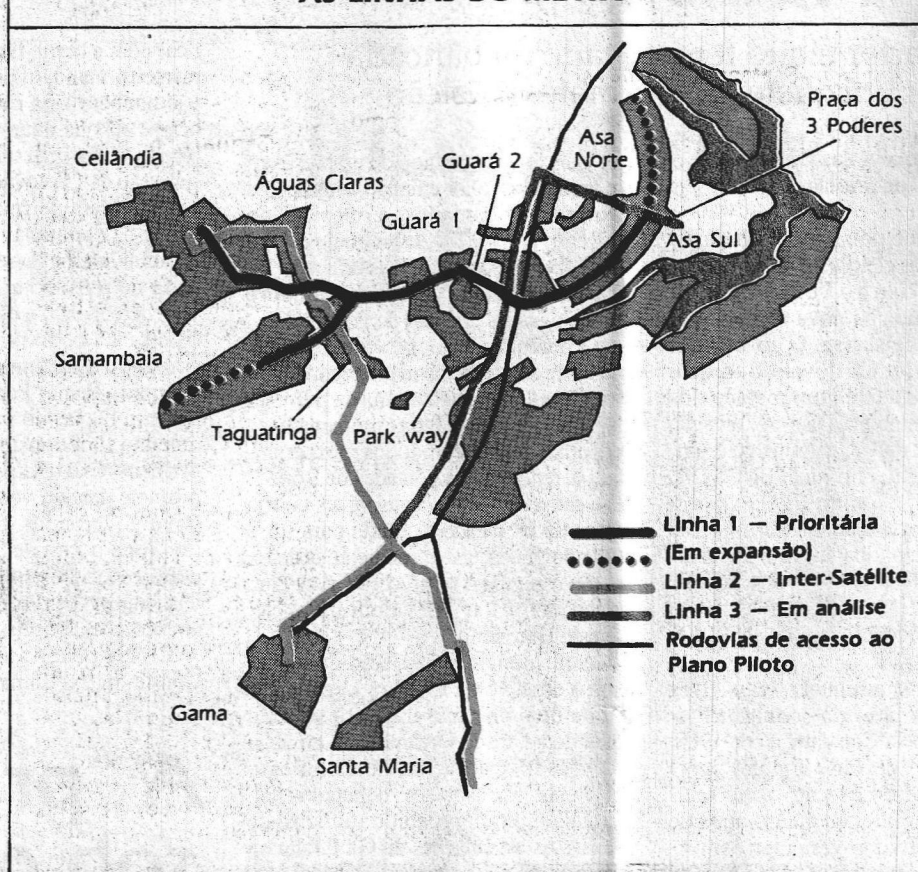
Quem trafega de carro pelo Plano Piloto leva no máximo 15 minutos para percorrer toda a cidade, graças à falta de grandes engarrafamentos. Mas os habitantes das cidades satélites podem perder até três horas por dia dentro de ônibus circulando em marcha lenta na hora do rush. Da Estação Rodoviária, no Plano Piloto, até Taguatinga, a mais importante das cidades satélites, uma viagem de ônibus pode durar até 1 hora e 10 minutos. Pelo metrô, ela seria reduzida a 27 minutos.

Em um primeiro momento, a rapidez deverá beneficiar somente aqueles que precisam deslocar-se todos os dias para o Plano Piloto. Algum tempo depois, acreditam os planejadores do metrô, pequenos empresários que vivem no centro de Brasília poderão resolver instalar seus negócios nas cidades satélites.

“Atualmente, quando um médico imagina um local para instalar seu consultório, pensa logo no Plano Piloto”, relata José Gaspar de Souza. Mesmo que a secretária more a quilômetros de distância e que boa parte de seus clientes também viva em cidades satélites. “Com o metrô, ele disporá da segurança e do conforto necessários para se instalar junto ao próprio mercado que pretende atender”, acredita.

Novas alternativas de moradia também se tornarão possíveis com o metrô. Os habitantes de Guará, que vem crescendo por causa da proximidade com

AS LINHAS DO METRÔ



o Plano Piloto, poderão chegar ao centro de Brasília em 16 minutos. Os futuros moradores de Águas Claras, uma cidade de 160 mil habitantes planejada para atender principalmente à demanda da classe média, estarão a 20 minutos da Estação Rodoviária.

Alívio do Plano Piloto

As empresas imobiliárias da capital já se prepararam para usufruir dessa oportunidade. E o Plano Piloto, apontado pela Unesco como patrimônio cultural da humanidade, poderá respirar um pouco mais aliviado. A grande procura por moradias perto do centro das decisões do País tem levado muitas construtoras até mesmo a oferecer como “studio” imóveis destinados a salas comerciais.

Tudo isso teve seu preço. O Plano Piloto hoje está praticamente saturado. Ainda assim, o governo do

Distrito Federal chegou a sofrer pesadas críticas por eleger a construção do metrô como prioridade. Mesmo alegando que cada quilômetro custará apenas 7,4% do que foi gasto a cada mil metros na construção do metrô sob a avenida Paulista, as autoridades locais têm de se esforçar para justificar para o resto do País o empreendimento, que conta com recursos federais e empréstimos junto ao Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES).

Os responsáveis pela sua construção alegam que o metrô teria de chegar mais cedo ou mais tarde. O Plano Diretor de Transporte Urbano do Distrito Federal (PDTU-DF) já previa, no final dos anos 70, a necessidade de um “sistema troncal de transporte de massa rápido”. Em 1985, estudo preparado pelo Instituto Mauá de Tecnologia apontava para a rápida saturação do transporte por meio de ônibus e previa a necessida-

de da adoção de veículos leves sobre trilhos (VLT).

A construção do metrô começou em 1991, e o governador licenciado Joaquim Roriz chegou a prever a sua inauguração para 21 de abril de 1994. Devido à falta de recursos, neste dia foi promovido apenas um teste de operação com passageiros entre o Parkshopping e Samambaia. O governador eleito Cristóvam Buarque prometeu concluir a linha 1, mas não se comprometeu com datas. O que se sabe é que, em 1995, os trens já estarão circulando regularmente entre as cidades satélites e a ponta da Asa Sul.