

Brasília entra em nova era com a extensão do complexo do metrô até as suas maiores satélites

Definitivamente o metrô de Brasília irá mudar a “cara” da cidade em todos os sentidos. Se hoje existem áreas onde não há qualquer concentração populacional, comércio ou moradias, depois de concluídas as obras estes espaços ganharão vida ao longo dos 40 quilômetros dos trilhos do metrô. As distâncias encurtadas pela agilidade do sistema farão com que Samambaia e Plano Piloto, por exemplo, passem a ser vizinhos mais próximos.

Fazer uma projeção de como ficará a cidade após o metrô entrar em funcionamento, em 21 de abril de 1994, não é tarefa tão difícil. Basta lembrar o exemplo paulista, onde áreas, antes de haver este tipo de transporte de massa, permaneciam estacionadas no tempo em função da pouca movimentação das pessoas decorrente das dificuldades impostas pelo transporte rodoviário. O que se verificou com o metrô foi, a cada dia, surgirem nas proximidades das estações de embarque e desembarque estabelecimentos comerciais e prestadores de serviços, fato que significa diretamente a geração de novos empregos e o óbvio crescimento econômico da cidade.

Em Brasília, certamente o fenômeno se repetirá. A facilidade de locomoção da população e a criação de vários quilômetros de galerias subterrâneas que, conforme o projeto, permitirão a instalação de espaços culturais e boxes comerciais e de prestação de serviços nas 33 estações previstas para todo o percurso do metrô, serão exatamente os indutores de um crescente intercâmbio entre as comunidades. A partir disso o natural é que a cidade retome um crescimento que, em pouco tempo, lhe confira um status de metrópole moderna e com um sistema de transporte de massa rápido, eficiente e aglutinado da população.

Para se ter uma idéia de como o metrô vai influir na readaptação da cidade que já se prepara para receber este novo transporte de massa, o mercado imobiliário do DF mostra que está atento e se organizando para a conseqüente valorização das áreas por onde o metrô passará. Com exceção do Plano Piloto, que irá manter suas características e até mesmo pelo fato de Brasília ter sido tombada como Patrimônio Cultural da Humanidade, áreas em Samambaia, Taguatinga e Ceilândia, se hoje ainda não atingiram valorização semelhante a de setores mais próximos do Plano, com certeza passarão a ser cobiçadas pelos investidores em imóveis depois de instalado o metrô.

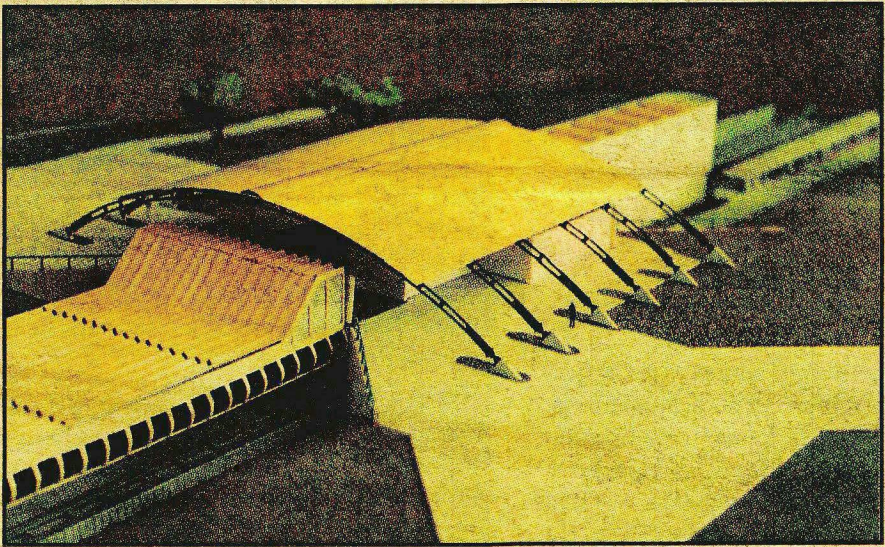
Se ainda não está claro para a população como serão construídas as estações do metrô ao longo do percurso entre o Plano Piloto, Águas Claras, Guará, Samambaia ou Ceilândia, a coordenação de implantação do novo sistema de transporte de massa do Distrito Federal esclarece que haverá três tipos de estações: totalmente subterrânea, de superfície com os trens circulando em trincheiras e de superfície com as composições em nível elevado.

Novo transporte transformará a cidade

RENATO COSTA



FOTOS: ISAAC AMORIM



Embora utilizem recursos diferentes de engenharia, as diversas estações revelam um ponto em comum: todas têm projetos adequados e racionais

Viagem imaginária mostra como funcionará o sistema

Se fossemos simular a primeira viagem de metrô antecipando àquela que acontecerá em 21 de abril de 1994, partiríamos da Estação Central do Metrô no Plano Piloto que será construída no anel da Rodoviária, onde hoje está instalado o Camelódromo. Esta estação será subterrânea, com interligações para o Setor de Diversões Norte (Conjunto Nacional) e também para o Setor de Diversões Sul (Conic).

Na estação da Rodoviária — lembrando que nenhuma estação possui denominação e que ainda não foi definido o número total de estações em todo o percurso — a exemplo do que acontecerá com todas as outras, haverá espaço para atividades culturais, áreas para exposições, informações, campanhas e apresentação de documentários. Estes espaços serão subterrâneos, localizados em uma espécie de mezanino com circulação aberta ao público. Além destes haverá espaços fechados para uso múltiplo e

também áreas para “Achados e perdidos” e “Guarda-malas”. O projeto da estação está sendo desenvolvido pelo arquiteto Lúcio Costa.

A segunda estação, será a da Galeria dos Estados, também subterrânea. O passageiro terá que descer uma escada rumo ao mezanino, adquirir o bilhete de embarque e descer mais um pavimento até ao túnel por onde passará o trem. O projeto prevê também a instalação de elevadores para deficientes físicos, pessoas idosas ou mesmo passageiros com muita bagagem.

A viagem prossegue pela Asa Sul do Plano Piloto onde, a cada duas quadras, haverá uma estação subterrânea. Serão ao todo sete estações começando pelas entréquadras 2/3, 3/4, 4/5 e assim por diante até à quadra 115. O projeto prevê também que, em cada uma destas estações, será construído um túnel ligando as quadras 100 às 200. Nestes túneis, com largura aproximada de 14 metros, serão instalados todo o tipo de comércio e prestação de serviços.

A inovação dará segurança definitiva para os pedestres que costumam atravessar o eixão, inclusive porque o funcionamento destas galerias subterrâneas será durante as 24 horas do dia.

Tanto no Plano Piloto como nas cidades-satélites, as obras evoluem dentro das normas técnicas e em condições de antecipar o cronograma inicial

Novo centro urbano vai surgir junto a Taguatinga

Além dos benefícios já citados que o metrô trará para a cidade, a estação a ser construída acima da Rodoviária de Taguatinga, próxima à Academia de Polícia Civil, implicará no completo reordenamento daquela área. O projeto prevê a centralização no local de todos os órgãos públicos da administração da satélite e, ainda, a instalação de um grande pólo empresarial de serviços comerciais e salas de escritórios.

Depois desta estação, a parada seguinte será no início da avenida N1, perto do depósito da atacadista Santa Terezinha. Em linha reta, o trem per-

correrá a avenida N1 com duas estações de superfície, sendo que as composições passarão por nível elevado. A parada seguinte se dará no cruzamento central da avenida Hélio Prates, com terminal de integração de ônibus. Esta estação será de superfície com trens em trincheira. No local, prevê-se também uma total reorganização do espaço urbano. Em seguida o metrô passará por mais uma estação até chegar ao final da linha de Ceilândia.

Voltando para a estação de Águas Claras, onde haverá a bifurcação, o metrô também seguirá rumo à Samambaia. Neste sentido a próxima estação, de superfície com trem em trincheira, ficará entre as QSD e QSE, em Taguatinga Sul. Um pouco antes da Estação Rebaixadora de Furnas estará localizada a primeira estação a ter as obras concluídas pelo cronograma do metrô. Esta será uma estação também com integração de ônibus, com formato em superfície e trens em trincheira. Encerrando a viagem, o projeto prevê mais uma estação já em Samambaia.

Projeto inclui recursos para racionalizar linhas

O trajeto do metrô após sair do Plano Piloto prosseguirá em direção ao Guará passando pelo Carrefour e ParkShopping. A estação seguinte à última da Asa Sul será de superfície, com os trens passando em trincheiras, ou seja, a descoberto. A localização desta estação será em um ponto entre o final da Asa Sul e o Carrefour, onde haverá também a integração com os ônibus intermunicipais.

A parada seguinte será em frente ao Carrefour, um pouco acima da Estância Gaúcha. Esta vai ser uma estação de superfície com os trens passando por um nível mais elevado em relação ao chão e com integração para ônibus interestaduais e também intermunicipais. Por isto já está sendo chamada de Nova Rodoviária de Brasília, onde o passageiro poderá chegar de viagem e optar pelo metrô ou por ônibus de linhas locais.

Dando continuidade ao trajeto, o metrô deverá fazer a parada seguinte em uma estação que será construída exatamente entre o Carrefour e o ParkShopping, também de superfície, com os trens passando por nível mais elevado.

Saindo da estação do Carrefour as composições tomarão, em superfície, o rumo do Guará, onde a primeira estação será na área localizada abaixo da Feira do Guará, sendo de superfície com os trens em nível elevado. Esta também será uma estação com integração de ônibus. O projeto prevê para esta parada uma total reurbanização daquela área, com a construção de prédios comerciais e escritórios.

Ainda no Guará o metrô terá mais uma estação exatamente na ligação do Guará I com o Guará II, também de superfície mas com os trens passando em trincheira. A parada seguinte, que seria a décima quinta, já na área da cidade de Águas Claras — em planejamento pelo GDF — pode ser suprimida, conforme decidirem os técnicos. As três estações seguintes serão construídas também nos limites da nova cidade de Águas Claras. A primeira será de superfície, com os trens em trincheira. A que virá depois será a maior de todas em termos de ocupação de espaço físico. Isto porque estará localizada no ponto de bifurcação, abrindo ramais para Samambaia e Ceilândia. Nesta estação, portanto, circularão todos os trens com destino a Ceilândia, Taguatinga, Samambaia e Plano Piloto.

Proseguindo a viagem, já deixando a cidade de Águas Claras, haverá mais uma estação, localizada próximo ao futuro Centro de Manutenção do Metrô. Sua forma será de superfície com os trens em trincheira. A parada seguinte, pelo ramal que levará à Ceilândia, terá lugar próximo ao viaduto da entrada principal de Taguatinga, também com integração de ônibus, de superfície e com as composições em trincheiras.

Continuando, a partir daí totalmente subterrâneo, o metrô passará por toda a extensão do centro de Taguatinga com uma estação sob a Praça do Relógio. Esta estação, a exemplo das do Plano Piloto, será subterrânea, com mezanino e áreas para atividades culturais. Próximo ao viaduto da Avenida Samdu, o metrô volta a ser de superfície com a estação seguinte localizada um pouco antes do Ginásio de Esportes e do Estádio de Futebol de Taguatinga.