

MARIA ELISA COSTA

O metrô no Plano Piloto

É fácil imaginar: galerias largas, como a Galeria dos Estados, atravessando Eixão e Eixinhos em cada entrequadra, com comércio, sempre abertas e seguras, de dia e de noite, ampliando a ligação pedestre entre os lados leste e oeste da cidade, tornando mais direto o acesso seguro às paradas de ônibus onde hoje se localizam, criando áreas adicionais para comércio local. Um ganho para a cidade, propiciado pela passagem do metrô pelo canteiro central oeste do Eixo Rodoviário, já que a existência dessas galerias é essencial para garantir acesso livre de perigo às estações.

Andou certo, o governador Roriz, ao acatar a proposta encaminhada por Lúcio Costa, a partir de sugestão do engenheiro Augusto Guimarães Filho, no sentido de que o metrô no Plano Piloto não passasse pela W-1 e pela L-1, como constava da proposição inicial, e sim pelo Eixo, que na própria concepção da cidade é responsável pela "função circulatória tronco", prevista para transporte sobre rodas (individual e coletivo). Assim, o fato de ser acrescida ao Eixo a modalidade de transporte sobre trilhos não compromete, na sua essência, o partido urbano de Brasília.

A estação central localizada junto à rodoviária, a oeste, possibilitando integrar os setores de diversões Norte e Sul (Conjunto Nacional e Conic) entre si e ao acesso à estação através de galerias generosas e cheias de lojas, com ligações diretas tanto com o nível inferior da rodoviária para integração, como com o nível superior da plataforma, nos próprios setores de diversões, através de escadas rolantes e eleva-

dores para deficientes, é mais uma aquisição urbana decorrente do metrô, que confirma assim a rodoviária — ou seja, o cruzamento dos dois eixos, marco e origem da

de transporte sobre trilhos não compromete, na sua essência, o partido urbano de Brasília"

cidade — como legítimo centro de Brasília.

Mas para que tudo isto seja fato, há um detalhe fundamental:

o metrô só poderá operar no Plano Piloto **estando completo**, com as galerias ao longo do Eixo, e indo, no mínimo, até a estação central (rodoviária). Na verdade, admitir o metrô operando incompleto no Plano Piloto, significaria transformar o potencial benefício urbano em desastroso prejuízo. De fato, a inauguração de trechos parciais implicaria necessariamente no rompimento do equilíbrio urbano inerente ao plano de Brasília, sem possibilidade de solução satisfatória; assim também, a inauguração da linha toda, porém sem as galerias de pedestres, significaria comprometer a função do Eixo Rodoviário, que fatalmente acabaria tendo semáforos "provisórios" (e inseguros como são semáforos só para pedestres em pistas de velocidade); e inaugurar a linha indo apenas até a Galeria dos Estados desequilibraria de vez o centro urbano, além de desvirtuar a função da rodoviária.

Diante dessas constatações e conhecendo de perto, dos tempos em que fiz parte do Cauma, sensibilidade do governador Roriz no sentido da preservação de Brasília, fiz recentemente uma sugestão ao secretário José Roberto Arruda: que sejam avaliadas com bom senso e absoluta objetividade as **reais possibilidades** de levar a obra a cabo, como deve ser feita, até o fim de 94. Caso, por qualquer razão, não seja possível a esta administração fazer a obra **completa**, com travessias seguras para pedestres e uma estação central projetada à altura de sua função, a atitude mais inteligente e melhor para a cidade seria, a meu ver, levar esta primeira etapa apenas até a estação fronteira ao Carrefour e ao Parkshopping, integrada ali ao transporte rodoviário local e à nova rodoviária interurbana, deixando ao próximo governo a tarefa de completar, *corretamente*, o trecho que atravessa o Plano Piloto. *E quem sabe indo até a estação central Norte?*

■ Maria Elisa Costa é arquiteta



"Acrescida ao Eixo a modalidade