

Metrô,

uma linha para o futuro

Orlando Pontes
e Luiz Geraldo

Brasília, ano 2004. Os moradores do Plano Piloto vivem em uma cidade mais tranquila, em relação há dez anos.

Muitos trabalham nas satélites, que concentram a maior parte dos empregos e comércio, enquanto o Plano Piloto, mais tranquilo, está consolidado como sede administrativa do País.

Taguatinga é o grande centro comercial. Samambaia concentra indústrias. Guará deixou de ser cidade-dormitório, ganhou cinemas e comércio. Águas Claras é o paraíso da classe média, entre o Plano e Taguatinga.

Delírio? Não. A previsão se baseia em uma tendência mundial: o metrô desafoga os grandes centros urbanos, fazendo com que a vida econômica se espalhe ao longo das linhas do trem.

"Em Paris, as 21 linhas do metrô criaram diversos centros, sem prejudicar o centro histórico, que é tombado como Brasília. O fenômeno foi semelhante em Nova Iorque e em outras cidades do mundo", ilustra Antônio Augusto, diretor da TCI, empresa autora do projeto do metrô no DF.

Ele e outros especialistas negam que a Asa Sul será tomada diariamente pela população das satélites.

Preconceito — "O que atrai as pessoas é emprego, e não o transporte", diz Augusto. Ele aproveita para dizer que o temor manifestado por alguns moradores do Plano "é infundado e se baseia apenas no preconceito".

No entanto, algumas mudanças serão trazidas ao Plano Piloto pela linha do metrô, apesar do tombamento da cidade como Patrimônio da Humanidade.

"As quadras comerciais próximas às estações deverão ser valo-

rizadas", prevê uma técnica do Instituto do Patrimônio do DF.

Antônio Augusto detalha como deverá ocorrer a mudança do eixo econômico: empresas e profissionais liberais que hoje atuam no Plano irão transferir seus negócios para perto dos clientes, cuja grande maioria está nas satélites.

"Águas Claras, entre o Plano e o triângulo Samambaia-Taguatinga-Ceilândia, será o local mais privilegiado", antecipa.

"Ao mesmo tempo, Brasília deverá assumir sua vocação turística, enquanto que Sobradinho e Planaltina deverão buscar saídas econômicas para não se tornarem decadentes", receita Augusto.

A consolidação da grande região metropolitana das satélites será ainda maior após a implantação da linha entre Santa Maria e Taguatinga, passando pelo Gama e Recanto das Emas.

"Essa linha garantirá a ligação entre as cidades e o desenvolvimento de indústrias e do comércio", prevê o diretor do Metrô, José Gaspar.

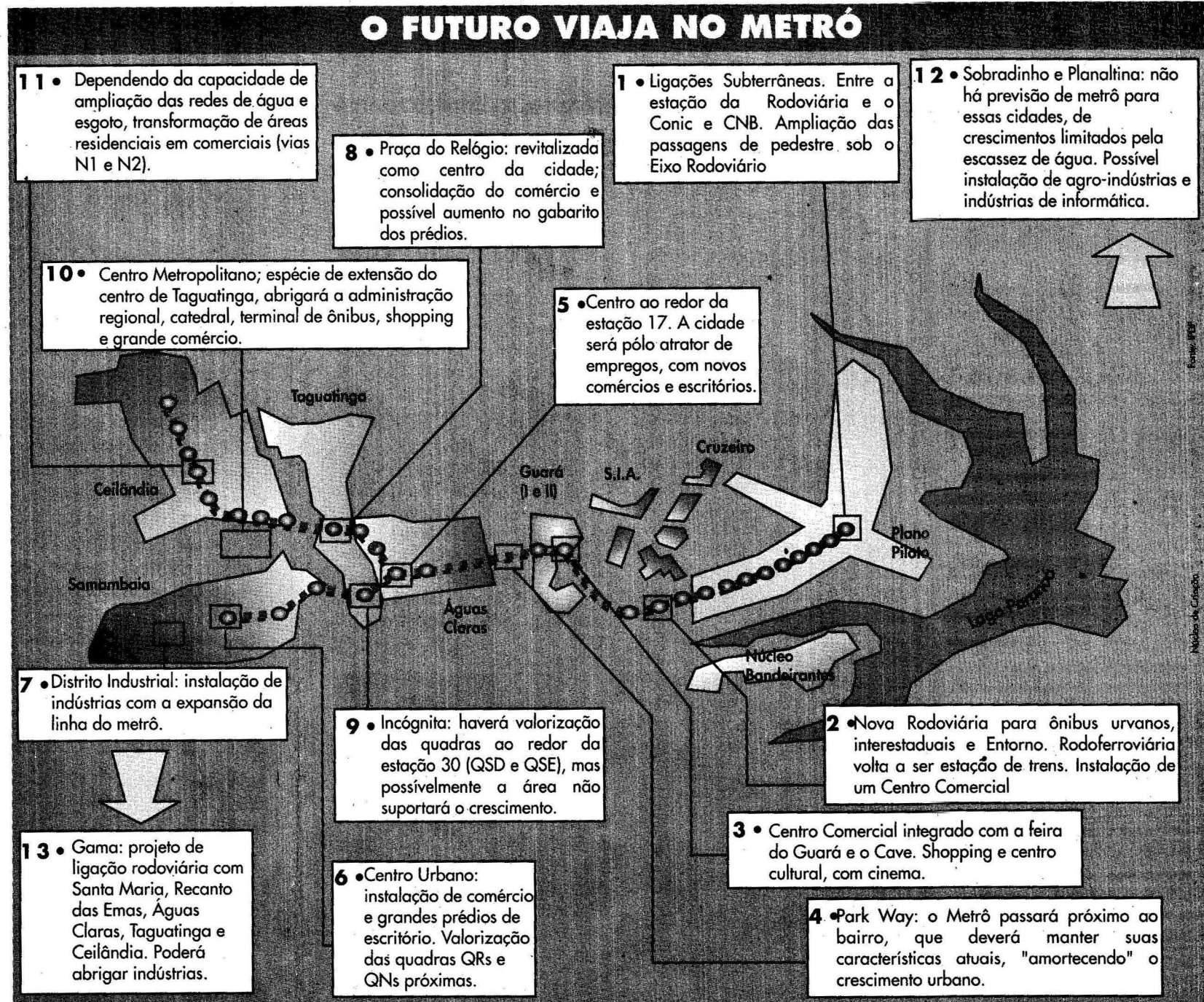
ESCALADA

Em 91, quando nem se falava em metrô, um terreno na Ceilândia custava

CR\$ 20 mil

Pouco tempo depois, com a divulgação do projeto, o mesmo terreno passou para

CR\$ 80 mil



Mudanças virão a bordo do tempo

As mudanças que virão a bordo do metrô exigem tempo e, principalmente, dinheiro. "Isso tudo não depende do governo, mas sim do desenvolvimento econômico", ressalta Antônio Augusto, da TCI. Mas o governo tem seus planos.

Denise Prudente, do Instituto de Planejamento do Distrito Federal, diz que o órgão já tem estudos sobre as mudanças que a consolidação do metrô trará à concepção urbanística das cidades (vide mapa).

No entanto, ressalta que as mudanças só serão efetuadas se aprovadas no Plano Diretor de cada cidade. "Qualquer mudança de destinação de áreas residenciais ou no gabarito das construções terá de ser previamente aprovada pela população", garante.

A perspectiva de transformar áreas que hoje reúnem pequenos lotes em aglomerados de prédios de até 12 andares já produziu consequências no mercado imobiliário.

Alexandre Gonçalves, diretor-comercial da Terracap, revela que os terrenos vizinhos à linha do metrô nas satélites foram valorizados em até 50% desde o início das obras.

Segundo Gonçalves, mesmo os terrenos mais afastados das linhas do metrô foram valorizados em

20%. Mas há quem garanta valorizações ainda maiores em alguns locais.

"Em 1991, fizemos uma pesquisa ao longo da via N1, em Ceilândia, antes do anúncio do trajeto do metrô. Um terreno custava então CR\$ 20 mil. Três meses depois, após a divulgação do trajeto, o mesmo terreno valia CR\$ 80 mil", garante José Gaspar, diretor do Metrô.

Gaspar e Denise Prudente dizem que o GDF terá sua parte nessa valorização. "Em toda cidade em que há mudança de destinação e elevação de gabarito, o governo cobra a mais valia".

Ela diz que a mais valia é uma

taxa cobrada para garantir os investimentos nas redes viárias, de água, esgoto e eletricidade, necessários para suportar o crescimento da região com o aumento das edificações.

Prudente não acredita que os atuais moradores saíram perdendo com a mais valia. "Tudo deverá ser feito com vantagens para os pequenos proprietários, para que o processo não seja prejudicado".

Ela acrescenta que o governo da época é que definirá quem pagará a mais valia — os pequenos proprietários ou as grandes construtoras, que erguerão prédios comerciais e de apartamentos. Quem viver, verá.