

Metrô entra em circulação, hoje, novamente. Passagens serão de graça, até junho. Sistema de integração com ônibus ainda não foi definido. Técnicos estimam em 60% a redução de viagens de ônibus, somente na Estrada Parque de Taguatinga

Nos trilhos. Mais uma vez

Rovênia Amorim
Da equipe do **Correio**

Na próxima semana, Celeste promete chegar com outro astral ao emprego. Depois de nove anos em obras, intercalados com quase três de canteiros abandonados e inaugurações políticas, o metrô volta a transportar passageiros. A moradora do Guará vai deixar o Corsa prateado na garagem de casa, para ir mais rapidamente ao trabalho, no Plano Piloto.

“Não terei mais o carro entupido de panfletos em cada semáforo. De casa até aqui, não me preocuparei com mais nada”, comemora Celeste Silva, 42 anos, que se estressa diariamente com as voltas e voltas à procura de vaga no Setor Comercial Sul. Uma das paradas do metrô, na Asa Sul, será na Estação Galeria. De lá, até o trabalho de Celeste, serão apenas alguns passos.

O sistema entra em operação comercial em junho, das 6h às 20h. Por um preço quase igual ao da passagem de ônibus, os moradores de Samambaia, Taguatinga, Águas Claras e Guará poderão chegar com mais segurança e conforto ao Plano Piloto. E bem mais rapidamente. Nessa primeira fase, sete trens estarão funcionando em 80 viagens diárias. O suficiente para carregar 45 mil passageiros por dias.

De setembro de 1998 a agosto de 1999, cerca de dez mil pessoas utilizaram diariamente o metrô, de graça, no trecho entre o Jardim Zoológico, Taguatinga e Samambaia. O trecho em operação, agora, é bem maior. Vai fazer a ligação de Samambaia à Estação Central, sob a plataforma da Rodoviária do Plano Piloto.

Até os ajustes finais, a adaptação do usuário e a definição do sistema de integração com os ônibus, não será cobrado bilhete. Mesmo quando a cobrança começar, em junho, Celeste não pensa em voltar a dirigir até o Plano Piloto. A economia de tempo é um dos motivos. Ela não gasta menos que 40 minutos para ir de carro da Quadra I 1, do Guará, ao escritório no Setor Comercial Sul. De metrô, o caminho será encurtado em meia hora. Se quiser, poderá até almoçar em casa, com a família.

Quando o metrô estiver operando comercialmente, com os 20 trens disponíveis, 100 mil brasileiros passarão a ter mais qualidade de vida. Milhares de usuá-

rios de ônibus, que moram distante de Brasília, não precisarão acordar tão cedo, nem ter a preocupação de chegar atrasado ao trabalho por conta de congestionamentos e acidentes pelo meio do caminho. “A viagem de metrô é muito mais confiável”, afirma Luiz Gonzaga, diretor técnico do metrô.

ALTERNATIVAS

Dos 41 quilômetros do metrô, 32 estão sendo liberados, hoje, para a população. Somente o trecho de Ceilândia e 14 estações continuarão em obras — na Asa Sul, são seis inacabadas. No Plano Piloto, o passageiro terá, por enquanto, três alternativas para descer: na Estação da 114 Sul, na Galeria dos Estados ou na Rodoviária. As outras paradas serão no Terminal Asa Sul (perto do Zoológico), ParkShopping, Feira do Guará e Águas Claras (às margens da EPTG). A partir daí, o trajeto bifurca em direção à Praça do Relógio e a Taguatinga Sul e Samambaia.

“Mesmo quem não vai usar o metrô terá ganho de qualidade de vida”, diz Luiz Carlos Paim, especialista em engenharia e planejamento de transporte. “Os motoristas de carros particulares vão encontrar um trânsito melhor, menos congestionado”, afirma. A estimativa inicial é de que cada viagem do metrô tire de circulação 13 ônibus lotados. Significa dizer que 600 usuários do transporte coletivo urbano passarão a usar o metrô — em cada viagem, o trem pode transportar 1.350 pessoas sentadas.

Na EPTG (Estrada Parque Taguatinga), a redução no tráfego de ônibus poderá chegar a 60%. Atualmente, 551 ônibus passam, diariamente, na via, em 3.751 viagens. Com o metrô, passarão 330 a menos, com redução de 2.250 viagens. Os ônibus que serão retirados de circulação terão o itinerário reescalonado para o sistema de integração com o metrô. Os técnicos prevêem menos ônibus e carros circulando, também, ao longo da Estrada Parque Núcleo Bandeirante (EPNB), Eixão e Eixinhos.

Em vários trechos da Asa Sul (Eixão W e Eixão), além do trânsito ficar menos estressante, os atropelamentos devem diminuir. As galerias subterrâneas das estações do metrô já começam a ser utilizadas por estudantes e outros moradores, que antes tinham medo de se arriscar pelas passarelas de pedestre. “Antes eu só passava pela passarela quando estava em grupo. Agora, não vou



Jefferson Ruddy



CELESTE COMEMORA O FIM DO ESTRESSSE: CARRO VAI FICAR NA GARAGEM

mais correr pela pista. Aqui (galeria da Estação da 114 Sul) é mais bonito e fresquinho”, comenta Gabriel Ramos, 13, aluno da 7ª série da Escola Classe 214 Sul.

FORA DE MÃO

Para o professor José Augusto Sá Fortes, do Mestrado em Transportes da Universidade de Brasília (UnB), o metrô não servirá aos moradores de Brasília. “Faltou planejamento de integração do automóvel. Não há estacionamento, onde o morador do Plano

possa deixar o carro e pegar o metrô”, critica. “Para o morador do Plano Piloto, o metrô liga o nada a nada.”

O estudante Gabriel, por exemplo, quando sai da escola, atravessa a galeria do metrô para tomar o ônibus na parada da 114. É de lá que chega em casa, na 202 Sul. “O metrô não vai servir à classe média de Brasília, porque vai colocar sempre a pessoa longe do seu destino. Sem falar que o trajeto não liga a Asa Sul a Asa Norte”, critica o arquiteto Carlos Magalhães, que desde o começo foi contra a passagem dos trilhos do metrô sob o canteiro central, entre o Eixão e o Eixão W.

O arquiteto,

amigo íntimo de Oscar Niemeyer (que também foi contra o trajeto atual do metrô) defendia o projeto metroviário desenhado por Lúcio Costa. O criador de Brasília queria que os trilhos do metrô fossem colocados na avenida W1, entre as quadras 100 e 300, e na L1, entre as 200 e 400. De uma ponta a outra das Asas Sul e Norte. A proposta do urbanista era de que os moradores do Plano Piloto usassem o metrô para circular dentro das duas asas, como alternativa ao ônibus.

A ligação com a Asa Norte faz parte dos estudos de expansão do metrô. A proposta em discussão é de que haja linhas em direção a Recanto das Emas, Riacho Fundo, Gama, Valparaíso e Luziânia. Todas essas linhas não têm verba nem previsão para começar. Até agora, as obras do metrô já consumiram R\$ 1,3 bilhão. “A nossa prioridade, no momento, não é terminar o trecho de Ceilândia, mas colocar o sistema para funcionar e atender à população”, afirma o diretor técnico do Metrô, Luiz Gonzaga.

Para os moradores do eixo Taguatinga/Samambaia, o metrô representará enorme ganho de qualidade no vaivém diário de casa para o trabalho e vice-versa. “É possível ganhar até duas horas por dia”, calcula o técnico. É o caso dos moradores de Samambaia Sul que descenderem na Estação Rodoviária. “Cerca de 70% dos usuários do metrô que virão para o Plano Piloto vão saltar na Rodoviária ou na Estação Galeria, que dá acesso aos setores comercial e bancário sul. Já é um bom avanço.”

O QUE O DF GANHA COM O METRÔ

■ **Menos engarrafamentos.** Cada viagem do metrô retira 13 ônibus de circulação. Nos Eixinhos e Eixão, prevê-se redução de 30% na circulação de ônibus. Na EPTG (Estrada Parque Taguatinga), a economia será de 60% e, na EPNB (Estrada Parque Núcleo Bandeirante), 40%.

■ **Menos tempo para chegar em casa e no trabalho.** Em alguns percursos, o passageiro poderá economizar até uma hora de viagem.

■ **Mais segurança na travessia do Eixão.** As pessoas passarão a usar as galerias das estações do Plano Piloto para atravessar as seis faixas. Hoje, elas evitam usar as passarelas, por medo de assaltos.

■ **Mais qualidade de vida.**

■ **Com a rapidez do metrô, moradores das cidades atendidas pelo metrô que trabalham no Setor Comercial Sul, por exemplo, poderão até almoçar em casa.**

■ **Economia de tempo e combustível.** Quem precisar ir às cidades atendidas pelo metrô poderá deixar o carro em um dos futuros estacionamentos próximos à estação.

■ **Acesso mais rápido a pontos de lazer e comércio, como shoppings (Conjunto Nacional, Pátio Brasil, ParkShopping, FreePark) e Carrefour Sul.**

SAIBA MAIS

■ **O metrô é a maior obra do DF, depois da construção de Brasília.**

■ **Há cinco metrôs em operação no Brasil: São Paulo, B. Horizonte, Recife, Rio de Janeiro e Porto Alegre. O mais antigo é o de São Paulo. Entrou em operação em 1974, tem 54,9 km e transporta 2,6 milhões de usuários por dia.**

■ **O metrô de Nova Iorque é o maior do mundo. Tem 443 km. O de Londres é o mais antigo: 1863. O de Tóquio é recordista em passageiros: 2,4 bilhões de pessoas por ano. O do México foi de construção mais rápida e barata: R\$ 60 milhões o quilômetro.**

HISTÓRIA DE RECOMEÇOS

1992 JANEIRO

Joaquim Roriz lança, na estação de FURNAS, em Samambaia, a pedra fundamental das obras de construção do metrô de Brasília, promessa de campanha do seu

segundo governo. Ele anuncia que o metrô será inaugurado no dia 21 de abril de 1994.

1994 MARÇO

Roriz faz solenidade de entrega de 20 dos 40 quilômetros do metrô, no trecho que liga Samambaia ao ParkShopping. Apenas 6 das 30 estações estavam concluídas.

ABRIL

A promessa de inaugurar o metrô no aniversário da cidade, dia 21, não é cumprida.

OUTUBRO

A mudança da moeda, com a implantação do Real, muda o cálculo para pagamento das obras. As empresas não aceitaram os novos valores calculados pelo governo. A transição

política do governo Roriz para o governo Cristovam Buarque agrava a situação. Não havia definição da futura gestão sobre a continuidade do projeto. A obra é paralisada.

1995 JANEIRO

O governador Cristovam Buarque assume e promete reiniciar as obras. Ele pede um empré-

mo de R\$ 34 milhões ao BNDES.

1996 MAIO

Após negociações com as empresas que formam o consórcio Brasmetrô, as obras são reiniciadas, com o custo reduzido em 25%.

1997 ABRIL

Cristovam faz uma viagem no

metrô. Percorre o trecho entre Águas Claras/ Guará/ParkShopping/ Asa Sul.

SETEMBRO

BNDES libera a última parcela de financiamento para obra. O governador Cristovam diz que ainda são necessários R\$ 254 milhões para a conclusão do metrô e promete entregar a obra até o final de 1998.