



Com 40 km de extensão, 27 estações, 80 carros e muito conforto, o metrô do DF é a alternativa da modernidade para a população de Brasília

DF Metrô: solução da modernidade

A construção do metrô de Brasília está diretamente relacionada ao planejamento do transporte coletivo do Distrito Federal para o próximo milênio. A principal via de acesso ao Plano Piloto, a Estrada Parque Taguatinga (EPTG), está com uma demanda diária, na hora de pico, de cerca de 22 mil passageiros. O que de acordo com os padrões de normalidade de trânsito é um número elevado. Essa foi uma das razões para a implantação do sistema de Veículos Leves sobre Trilhos (VLT) (metrô de médio porte).

Com uma extensão de 40 quilômetros, 27 estações, 80 carros de passageiros e com garantias de segurança, confiabilidade, rapidez, conforto e proteção do meio ambiente, o metrô do Distrito Federal é a alternativa de modernidade para a população da cidade. Esse fato tem como base a capacidade de transporte de cerca de 27 mil passageiros nos horários de pico (das 6h00 às 8h00 e das 17h30 às 19h30) em um espaço de tempo inferior em

até 50 minutos do transporte tradicional de ônibus.

Isso se constata nos moradores de Ceilândia e Samambaia, que levam entre 80 a 90 minutos para chegar ao Plano Piloto, enquanto que no metrô o tempo será reduzido para até 31 minutos. Esta economia de tempo é mais evidente nas Estradas Parque do Núcleo Bandeirante (EPNB) e na EPTG.

Frota — A frota de ônibus de Brasília é de cerca de 1.800 carros com uma carência de aproximadamente 500 veículos. O tempo de vida útil é de sete anos. Quanto ao metrô, a vida útil do equipamento em atividade constante (carros) é de cerca de 30 anos e o material fixo (sistema de energia, sinalização, telefonia, leitura de cabos ópticos) é de no máximo 50 anos. Para a renovação da atual frota são necessários cerca de US\$ 324 milhões — isso tendo como base um cálculo de US\$ 180 mil para cada carro-padrão e um total de 1.800 ônibus. Essa quantia é cerca de 47% do total de investimento no VLT (metrô) que está or-

çado em US\$ 690 milhões.

Pólos Econômicos — O coordenador adjunto do metrô, José Gaspar de Souza, destacou que uma das metas da obra está relacionada com o fortalecimento das cidades-satélites. José Gaspar salientou que tem de haver um redirecionamento da economia do DF, e que o VLT poderá colaborar oferecendo novas áreas de desenvolvimento comercial nas proximidades das suas estações. “Temos que atuar pensando no desenvolvimento de novos pólos econômicos em Brasília”, ressaltou.

Carros — Na primeira quinzena de agosto os quatro primeiros carros do metrô fabricados na Mafersa, em São Paulo, chegaram à cidade. Esse equipamento servirá para operacionalizar o trecho “piloto” entre Águas Claras e Samambaia. Com 50% da construção civil já efetuada a um custo de US\$ 330 milhões os equipamentos serão a alavanca dos testes de operação. Mesmo com um corte orçamentário na ordem de CR\$ 250 bilhões o orga-

O metrô vai garantir segurança, rapidez, conforto e proteção ambiental

nograma do projeto original está sendo cumprido o que atesta que mesmo com a diminuição do ritmo no trabalho ainda, há esperanças de se construir cerca de 80% das obras até o final do ano que vem.

Articulação — O presidente da Federação das Indústrias de Brasília (Fibra), Antônio Fábio Ribeiro, lembra que o sistema de transporte coletivo de ônibus não será afetado de forma negativa com a construção do metrô. Segundo ele, as estações do VLT estarão integradas com os terminais rodoviários. O que, de acordo como seu ponto de vista, deverá melhorar a qualidade de transporte dos usuários e desenvolver uma nova realidade na malha de atendimento ao público nos horários de pico. O presidente destacou, ainda, que os empresários do setor rodoviário têm que ter em mente que as cidades do futuro têm uma relação de unidade integrada no transporte coletivo. “É assim em cidades como Los Angeles, Nantes, Turim, Monterrey, Lyon, entre outras”, concluiu.