

TECNOLOGIA DE PONTA NO SUBSOLO

Ao longo dos 40 quilômetros do metrô, existem canaletas de concreto que escondem o que há de mais moderno em termos de tecnologia: fios de fibra óptica, cabos de última geração por onde se dá a condução de informação entre os computadores do Centro de Controle Operacional (CCO), que fica no complexo de Águas Claras, e as estações do metrô.

O Metrô de Brasília é o único do Brasil onde a transmissão de informação é feita por meio de fibra óptica — nos outros locais, é por cabos telefônicos. E quer ser também o primeiro a não dar prejuízo. Pretensão que até hoje apenas um sistema metroviário conseguiu: o Metrô de Hong Kong.

Inspirado nesse exemplo, o secretário de Obras, Hermes de Paula, estuda a criação da Metrocap, uma empresa que será dona de áreas à margem das estações e será responsável por parcerias com a iniciativa privada. “Essa empresa vai propor negócios de exploração dessas áreas vizinhas ao metrô para tentar empatar o custo de manutenção do sistema”, explica.

O diretor administrativo da Companhia do Metrô, José Manoel Morales Sánchez, completa: “Pelo projeto do Metrô, haverá passarelas ligando as estações aos eixos, na Asa Sul, que serão exploradas comercialmente”. Outra inovação no projeto é a criação do Parque dos Pássaros, que será construído junto à estação nas proximidades do Zoológico.

Além de ser uma obra cara — cada quilômetro custa R\$ 30 milhões —, o preço da manutenção do Metrô também é alto. Dos R\$ 400 milhões previstos para a conclusão da obra, entre R\$ 30 e R\$ 40 milhões serão destinados apenas para a compra de peças de reserva dos equipamentos.

MANUTENÇÃO SERÁ DE MADRUGADA

A manutenção do Metrô será feita entre a meia-noite e as 5h, período em que o funcionamento será interrompido. Cada defeito pode ser detectado no Centro de Controle Operacional, onde cada movimento das vinte composições é controlado por um painel, vigiado 24 horas pelos supervisores, engenheiros e técnicos do sistema.

Os funcionários serão treinados no Metrô de São Paulo. Além disso, os últimos detalhes de um convênio com o Metrô de Paris estão sendo acertados para trazer uma equipe de lá. “No início de setembro, os instrutores deverão chegar de Paris para uma temporada de seis meses em Brasília. Além de treinar os concursados, eles ajudarão a elaborar projetos especiais para incrementar os negócios da companhia”, explica Sánchez.

Segundo ele, o mais importante até setembro é garantir o treinamento dos concursados. Dependendo da função, os 28 que já foram convocados passarão de 30 a 90 dias no metrô de São Paulo, muito semelhante ao de Brasília e apenas quatro quilômetros maior.

Sánchez prefere não arriscar previsões sobre a convocação dos outros concursados — ao todo, são 1.015. “Serão chamados de acordo com a necessidade, com o cronograma de obras e com o funcionamento das linhas.”

Na fase de testes da primeira etapa, entre setembro de dezembro deste ano, os funcionários do Metrô terão que estar aptos a treinar também os usuários, já que a grande maioria deles nunca teve nenhum contato com esse sistema de transporte.

“De uma forma geral, os passageiros, inclusive aqueles que se transportam com seu próprio veículo, aceitam muito bem o transporte elétrico, que é silencioso, rápido e confortável. Mas todos precisam a aprender a utilizar o sistema”, continua Sánchez.

A idéia inicial é treinar os usuários em pequenos grupos, que podem ser recrutados em escolas ou empresas. Outra coisa que ainda não está definida é o sistema de cobrança das tarifas. “Estamos pensando em fazer um sistema de cartões, que poderão ser usados também nos ônibus”, planeja.

Os projetos são muitos, mas o próprio secretário de Obras, Hermes de Paula, concorda que é o funcionamento do metrô que vai determinar os seus rumos. “Águas Claras, por exemplo, é uma cidade que nasceu e vai crescer em função do metrô. O próprio desenho dela segue a sinuosidade das linhas. Tanto Águas Claras como Taguatinga, Ceilândia e as outras cidades vão ter seus terrenos valorizados e vão se desenvolver junto com o metrô”, prevê.



Operários trabalham no túnel de 300 metros, a ser entregue em maio de 98, que servirá para manobra dos trens entre a rodoviária e o Conjunto Nacional

NA BOCA DO POVO

SEM TEMOR

Você acha que a inauguração do metrô pode aumentar os índices de violência no Plano Piloto?

DÉBORA CARVALHO

20 anos, secretária, moradora da Asa Sul

■ “Acho que o metrô pode aumentar os índices de criminalidade se isso começar a ser muito comentado e publicado na mídia. Quando mais se diz que a violência pode aumentar, mais é provável que aconteça. Mas acredito que o governo deveria ter outras prioridades como educação e saúde. O metrô não é uma coisa desnecessária, mas é fora de época.”



ELIZABETH MONTEIRO

33 anos, funcionária pública, moradora do Guará

■ “Quem quer assaltar ou roubar, vem de carro, de ônibus, de qualquer coisa. Acho que o metrô não vai trazer mais violência e vai facilitar a vida das pessoas. Acredito que vai melhorar o trânsito também. A tendência é que, no ano 2000, o tráfego fique insuportável e os ônibus completamente lotados. O metrô pode ajudar a desafogar isso.”



JEFFERSON ROBERTO FERREIRA

17 anos, estudante, morador da Asa Norte

■ “Não tem nada a ver essa idéia de que o metrô pode aumentar a violência ou trazer criminosos para o Plano Piloto. Ao contrário, o metrô pode proporcionar uma melhor imagem à cidade. Apesar de não achar o metrô uma obra necessária, acho que ele é importante pelo status de Brasília como capital do país, que precisa de modernizar.”



CARLOS AUGUSTO DA SILVA

29 anos, funcionário público, morador do Guará

■ “Acho até que o metrô pode aumentar a violência sim. Mas a tendência é aumentar também nos ônibus, nas rodoviárias, nas ruas... Só a experiência vai poder mostrar isso. Não adianta tentar prever o que pode acontecer. Mas a obra vai trazer outros benefícios como facilitar e tornar mais rápida a locomoção das pessoas e melhorar o trânsito.”



ARGEL RANGEL DA SILVA

comerciante, moradora da Asa Sul

■ “A violência está em todo canto, já chegou ao Plano Piloto antes do metrô. Se fosse assim, ninguém andava de metrô no Rio de Janeiro. Basta haver segurança nas estações. Para quem depende de transporte público, o metrô é uma grande necessidade. A população está crescendo muito e precisa de meios alternativos de transporte.”

