



Modelo UNE DOIS SISTEMAS

Nos horários de pico, o metrô rodará com até seis carros, cada qual com a capacidade para 325 passageiros, o que soma dois mil passageiros

O passageiro poderá até achar o metrô de Brasília igual ao metrô convencional, como o do Rio de Janeiro e São Paulo, e o VLT (Veículo Leve sobre Trilhos), que existe em algumas cidades da Europa. Mas o modelo de transporte de massa sobre trilhos que a Capital do País está para ganhar é diferente, apesar de unir características dos dois sistemas: a maior capacidade de transporte de passageiros do metrô e a flexibilidade de operação do VLT.

Os carros, por exemplo, são ligeiramente mais curtos. Os do Rio de Janeiro e São Paulo medem 30 metros, enquanto os daqui medem 22. A capacidade de passageiros, porém, será a mesma, já que os carros aqui são ligeiramente mais largos que os das outras cidades. A principal diferença é que o camboio de carros no Distrito Federal poderá ser reduzido em horários em que a demanda for menor — mudança impossível no metrô convencional.

Segundo os técnicos, a possibilidade de se reduzir o número de carros é uma característica do VLT, em que cada carro é autônomo. Isso possibilita que o passageiro seja atendido regularmente num tempo de 3 a 7 minutos, independentemente do horário, o que não é feito no metrô convencional, em que a frequên-

cia é calculada de acordo com o fluxo de passageiros no horário. Isso resgata a dignidade do usuário, porque ele não será obrigado a esperar até 45 minutos como hoje acontece numa parada de ônibus. Nos horários de pico, o metrô poderá rodar com até seis carros,

cada qual com a capacidade para 325 passageiros, o que soma dois mil passageiros. Nos horários menos movimentados, o número de carros pode ser reduzidos a dois.

O metrô de Brasília também não é igual ao VLT convencional, utilizado em cida-

des francesas como Nantes, Grenoble e Paris, por não possuir carros articulados. A articulação é uma tecnologia criada na década de 60, na Europa, com o objetivo de aumentar a capacidade de transporte dos trens urbanos, muito curtos devido às curvas dos trilhos,

reminiscentes em sua maioria dos sistemas de bondes adotado no início do século. Em Brasília, porém, não há obstáculos à passagem do metrô, e a menor curva tem um raio de 250 metros, o que fez com que não houvesse a necessidade de carros articulados.



A MODERNA tecnologia empregada faz do Metrô de Brasília um dos mais seguros do mundo e de custo operacional barato