

Brasília na era do metrô

RORIZ ENTREGA OBRA ÀS 10H COM VIAGEM DE SAMAMBAIA À ESTAÇÃO CENTRAL, NA RODOVIÁRIA

O governador Joaquim Roriz entrega hoje, às 10h, o metropolitano do Distrito Federal. Ele embarca na estação Samambaia com destino à Rodoviária de Brasília. O cerimonial não divulgou detalhes da programação, mas é provável que o governador faça paradas nas estações de Taguatinga, Águas Claras e Feira do Guará.

O governador deve parar



também na estação da 116 Sul. As estações do Plano Piloto, aliás, são as que mais devem mudar o cotidiano dos moradores próximos. Afinal, elas vão servir também como passarelas para a travessia dos eixos que cortam o Plano Piloto, com a vantagem de poder contar com comércio nas duas pontas de acesso.

O metrô é considerado a maior obra unitária da construção civil do Distrito Federal. Custou, até o momento, R\$ 1,3 bilhão. O empreendimento chamou atenção de especialistas em transporte metroviário da Alemanha, que, recentemente, enviou uma delegação para visitar as obras. Um dos itens que mais chamou atenção dos europeus foram os sensores de tráfegos, instalados a cada 150 metros da linha. Eles permitem, em último caso, fazer com que a locomotiva pare automaticamente em caso de emergência.

Um dos desafios na construção do metrô foram as obras no Plano Piloto - tre-



METROPOLITANO começa a operar depois de muitos testes e simulações para verificar a eficiência e segurança. Serão 60 dias de graça

cho subterrâneo. Mas era uma necessidade, pois o metrô não podia descaracterizar Brasília, tombada como Patrimônio

Histórico da Humanidade. Na Asa Sul, toda a arborização foi refeita para preservar a imagem da cidade. Outro pro-

blema foi a característica do solo, que apresentava muita instabilidade. Lá, foram usadas técnicas de escavações e

perfurações - o chamado túnel mineiro - que permite construir os anéis de forma separada.

Veja como utilizar o novo meio de transporte

Fique atento

Mantenha distância dos trilhos e não ultrapasse a linha amarela;
Cuidado: o choque elétrico nos trilhos do metrô mata;
Se algum objeto cair na via, não se arrisque ao pegá-lo. Chame imediatamente um funcionário do metrô;
Não é permitido fumar ou comer nas dependências do metrô;
Não é permitido entrar com animais (exceto cão-guia), bicicletas, patins e skates e ligar aparelhos sonoros e transportar grandes volumes;

Comporte-se bem

Nas Estações:
Evite correr;
Mantenha as crianças seguras pelas mãos;
Leia atentamente todos os sinais e avisos;
Apenas os portadores de deficiências especiais poderão usar os elevadores;
No Embarque
Só ultrapasse a faixa amarela, pintada no piso da plataforma, quando as portas do trem estiverem completamente abertas;
Cuidado e atenção para o vão entre a plataforma da estação e o piso do trem.
No Trem
Um sinal sonoro avisa que as portas do carro do metrô vão fechar. Então ao ouvi-lo não entre nem saia do trem;
Não viaje apoiado nas portas do trem e nem deixe que as crianças o façam;
Ao viajar em pé se segure, sempre, no pega-mãos.
Atendimento ao usuário: 353-7373

A energia

O metrô é movido a energia elétrica. Três estações da CEB fornecem esta energia, que pode chegar a 13.800 Kva, dividida por todas as subestações. Os trens recebem 750 volts através de um terceiro trilho. Os carros do metrô e as vias serão vistoriadas todos os dias.

Os trens

Na frota inicial, são 20 conjuntos com 4 carros cada, 40 carros tipo "A" e 40 tipo "B". Cada conjunto de trem possui quatro carros, dois com cabine de pilotagem (tipo "A"), que fica nas extremidades, e dois sem cabine de pilotagem (tipo "B"), que ficam no meio. O tipo "A" tem capacidade para levar 326 passageiros e o tipo "B", 352. Serão cerca de cem mil passageiros/dia. Velocidade Média: até 80km/h.

Escadas inteligentes

Nas 14 estações do metrô, foram instaladas 36 escadas rolantes com acionamento de frequência variável, ou seja, na ausência de usuários, a velocidade da escada será reduzida, para diminuir o desgaste do equipamento e o consumo de energia elétrica.

As linhas

A Linha Prioritária, linha do trem, se estende por 30 km em superfície e 10 km subterrâneos. Serão interligadas as áreas do DF: Plano Piloto, Centro e Asa Sul, Setor Policial Sul, Estrada Parque, Indústria e Abastecimento (EPIA), Guará, Águas Claras, Taguatinga Sul e Centro, Samambaia.

Estações que funcionam na primeira fase de operação comercial

Estação Central (Rodoviária Plano Piloto)
Estação Galeria dos Estados
Estação 114 sul
Terminal Asa Sul
Estação Feira do Guará
Estação Shopping
Estação Taguatinga Sul
Estação Praça do Relógio
Estação Águas Claras
Estação Fumas (Samambaia)
Terminal Samambaia

Tabela

Tempo (em minutos)

METRÔ x ÔNIBUS		
Percurso	Metrô	Ônibus
Rod. PP/ Terminal Samambaia	31	60 a 90
Rod. PP/ Estação Praça do Relógio	25	40 a 65
Rod. PP/ Terminal da Ceilândia	40	60 a 85
Rod. PP/ Estação Feira do Guará	15	25 a 45
Rod. PP/ Estação Águas Claras	20	35 a 50

Serviços serão terceirizados

O Metropolitano do Distrito Federal entra hoje em operação trazendo uma novidade: a terceirização. O Governo do Distrito Federal decidiu que será a iniciativa privada quem tomará conta do funcionamento dos trens. A proposta foi anunciada, ontem, em audiência pública, realizada na sede da companhia, em Águas Claras. Trata-se de um pacote que muda todo o sistema de transporte público do Distrito Federal.

Isto porque altera o funcionamento de nada menos que 289 linhas de ônibus convencionais e muda a rotina de 370 mil usuários que as utilizam diariamente. O projeto de mudança foi desenvolvido pela Fundação Getúlio Vargas (FGV) e é considerado inédito no Brasil. Afinal, o empresário (ou grupo) que vencer a licitação, com data marcada para 24 de abril, vai poder explorar o metrô, as linhas de integração, o aluguel das lojas de todas as estações e os espaços publicitários ao longo dos 40 quilômetros de trilhos por um período de 25 anos.

Segundo o economista Paulo Benitez, coordenador do estudo, o pacote foi a maneira encontrada para tornar a privatização do metropolitano atraente aos olhos dos empresários. Afinal, em todo o mundo, metrô tem sinônimo de prejuízo. É defi-

citário quando se analisa apenas o balanço contábil (economistas costumam argumentar que os benefícios sociais, como alívio de congestionamentos no trânsito e diminuição de consumo de combustível, reverterem o prejuízo -- mas isto não interessa a empresários).

O Metropolitano do Distrito Federal não foge à regra. Cálculos da FGV indicaram que este rombo no orçamento alcançaria os R\$ 40 milhões por ano (receita menos despesas). Com uma cifra deste porte, os empresários não seriam atraídos. De acordo com Benitez, em contrapartida, cada empresa colocada no Metrô pelo vencedor da licitação, passa a fazer parte do patrimônio do governo. A operacionalização, via iniciativa privada, não tira do governo a responsabilidade de terminar as obras do metropolitano até a cidade satélite de Ceilândia. O Governo do Distrito Federal vai investir R\$ 175 milhões para completar os dez quilômetros que faltam para que os moradores daquela cidade se beneficiem do novo sistema de transporte.

Quem não gostou da notí-

cia foi o colegiado que dirige o Sindicato dos Metropolitanos. Na avaliação deles, a terceirização tem o sabor amargo do desemprego.

Não é bem assim. De acordo com o secretário de Obras, Tadeu Filippelli, o empresário que assumir a operação do metrô vai ter que arcar com os salários dos atuais funcionários. "Fizemos questão de inserir uma cláusula no edital garantindo o emprego por um período mínimo de tempo e com manutenção dos atuais salários", informa. Ele informou que a terceirização pode trazer até lucro para o governo e citou exemplos. "Em Salvador, onde um sistema de terceirização parecido foi implantado, foram apresentadas propostas que ofereciam parte dos recursos ao governo", lembra.

Para que a terceirização seja posta em prática, terá que passar pelo crivo dos deputados distritais. A proposta de mudança da lei que criou o Metrô terá que ser alterada em dois artigos, permitindo a terceirização. A emenda já foi encaminhada à Câmara Legislativa e o governo acredita que será aprovada sem problemas.

► Governo prepara a licitação, incluindo linhas de integração, para 24 de abril

Técnicos estudam melhor forma de integração

Enquanto o metrô começa a operar, técnicos do Departamento Metropolitano de Transportes Urbanos do DF (DMTU) e da Secretaria de Transporte estudam a melhor maneira de criar o sistema de integração com os ônibus. A expectativa é que, após o período de teste, o mesmo cartão usado pelo passageiro para entrar no metrô possa ser utilizado em ônibus e vans. Além de praticidade, a mudança garantirá economia para quem usar os dois meios de transporte para chegar a um destino. Para isso, as empresas de

ônibus e transporte alternativo devem instalar catracas eletrônicas em todas as linhas. O bilhete de papel será substituído pelo mesmo cartão magnético utilizado no metrô. Mas como não foram apresentados projetos eficazes para a integração no caso das vans, o governador Joaquim Roriz decretou na quarta-feira, o prazo de 90 dias para as empresas de transporte apresentarem propostas. Após o projeto ser aprovado pelo governo, as empresas deverão ganhar novo prazo para colocar o sistema em prática.

Com a instalação de catracas eletrônicas, o governo pretende criar descontos para quem utilizar o metrô e, logo em seguida, pegar um ônibus ou uma van. Uma opção é que a segunda passagem comprada pelo passageiro seja mais barata, o que ainda está em estudo. Por outro lado, quem se utilizar apenas do metrô, não precisa se preocupar com a distância do trecho. O valor da passagem será única, independentemente da estação que o passageiro descer. Em dezembro, o DMTU finalizou um projeto para a

integração, solicitado pela Secretaria de Transportes. Segundo o estudo, cinco linhas de ônibus sairiam a cada 16 minutos da estação de metrô de Samambaia. Em Águas Claras, haveria uma linha e no Guará, duas, ambas saindo a cada oito minutos. Espera-se que, das 29 estações previstas, dez sejam integradas com pontos de ônibus. "O projeto não define como vai ser o sistema de pagamento, só as saídas de ônibus das estações", explica o chefe da Gerência de Projeto e Planejamento do DMTU, Danilo Oliveira.

A vendedora Rosilene Bezerra, 27 anos, espera ansiosa pela mudança. Todos os dias, ela sai de seu trabalho no ParkShopping, pega um ônibus para o centro de Taguatinga e, quando chega à Praça do Relógio, entra em outra linha com destino a Taguatinga Sul, onde mora. Só com passagem, Rosilene gasta R\$ 125 por mês. "Para mim vai ser uma maravilha, devo gastar pelo menos a metade com o metrô", diz. Outra economia será com o tempo. Hoje, a vendedora leva uma hora para chegar em casa. Com a estação de Tagua-

tinga Sul funcionando, Rosilene vai gastar no máximo 15 minutos na viagem. Uma interação menos complexa, mas muito prática para a população será o estacionamento para bicicletas, que deve ser construído na maioria das estações. Hábito comum em outros países, o passageiro poderá ir pedalando para a estação e seguir a viagem de metrô, deixando a bicicleta no estacionamento especial. As estações de Samambaia, Ceilândia e Águas Claras já estão com espaço garantido para as bicicletas.