

Dezoito horas em circulação

Sistema será monitorado por equipamentos de última geração

A operação plena do Metrô-DF prevê que os usuários poderão se utilizar dos trens entre 5h30 e 23h30, dezoito horas ininterruptas por dia. Quando isso ocorrer, o sistema por trilhos já estará totalmente integrado ao modo ônibus, inclusive no aspecto tarifário, atendendo de forma satisfatória ao principal corredor de transporte do Distrito Federal, a intervalo de sete a três minutos.

De acordo com os planos do Governo do Distrito Federal, assim que a frota estiver expandida para 28 composições, o

intervalo máximo entre a passagem de uma e outra não será maior do que três minutos. Isso representa uma oferta de 27.120 passageiros/hora/sentido. Os usuários vão viajar em Trens-Unidades constituídos de quatro carros, todos motorizados.

A supervisão e o controle da operação, que inclui subsistemas de tráfego, energia e telecomunicações e outros subsistemas auxiliares, estarão totalmente centralizados, nas 24 horas do dia, no chamado Centro de Controle Operacional (CCO). Este procedimento assegurará a regularidade do carrossel de trens circulando pelas estações, nos dois sentidos. O Centro de Operação, localizado em Águas Claras, é o mais moderno do País. Os equipamentos têm tecnologia de ponta e fazem o monitoramento de todo o trajeto. Todas as conversas são gravadas em uma "caixa preta", uma precaução contra

possíveis acidentes.

Fora dos carros, o passageiro também poderá constatar o alto grau de desenvolvimento tecnológico e eficiência aplicado ao sistema. As estações e as áreas públicas adjacentes foram projetadas para atender a todo tipo de usuário. Idosos, deficientes físicos ou mesmo analfabetos não enfrentarão dificuldades para utilizar o metrô.

Rampas, elevadores e escadas rolantes permitirão que qualquer passageiro, inclusive os que têm dificuldade de locomoção, possam transitar com conforto e segurança. Uma eficiente comunicação visual praticamente tornará dispensável qualquer leitura, enquanto a sonorização dos ambientes, com audição pública de avisos e informações úteis, manterá qualquer usuário informado sobre onde está, que carro deve tomar, qual a próxima estação, duração da viagem etc.

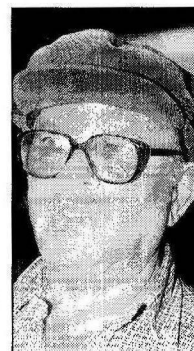
O acesso da população ao metrô será controlado por linhas de bloqueios eletrônicos acionados por bilhetes também eletrônicos. Um sistema de fácil utilização que já é comum até mesmo em shows e jogos de futebol em outras cidades brasileiras. De todo modo, as dúvidas dos passageiros não ficarão sem respostas: durante o horário comercial, o Metrô-DF manterá sua própria equipe de segurança. Eles não estarão lá apenas para zelar do patrimônio do povo, mas foram treinados também para orientar o usuário e até prestar primeiros socorros nas estações, terminais e suas áreas de acesso.

Para manter estreita interação com a comunidade, o metrô terá postos de achados e perdidos ou de sugestões e reclamações, balcões de informação, telefones públicos e caixas de correios nos acessos às estações.

OPINIÃO

Sebastião Gonçalves do Nascimento,
64 anos:

"Utilizo frequentemente o transporte coletivo e gasto, quando não há nenhuma alteração na



FOTOS: TONY WINSTON

viagem, como acidente, entre 45 a 50 minutos de Ceilândia até o Plano Piloto. Nós, de Ceilândia, precisamos muito do metrô. Nossa vida vai melhorar bastante. Não só pela economia de tempo, mas porque é um meio de transporte seguro."

Marlene Camargo,
38 anos:

"Se tivesse metrô para Ceilândia, minha vida seria muito melhor. Por isso torço para que chegue logo."

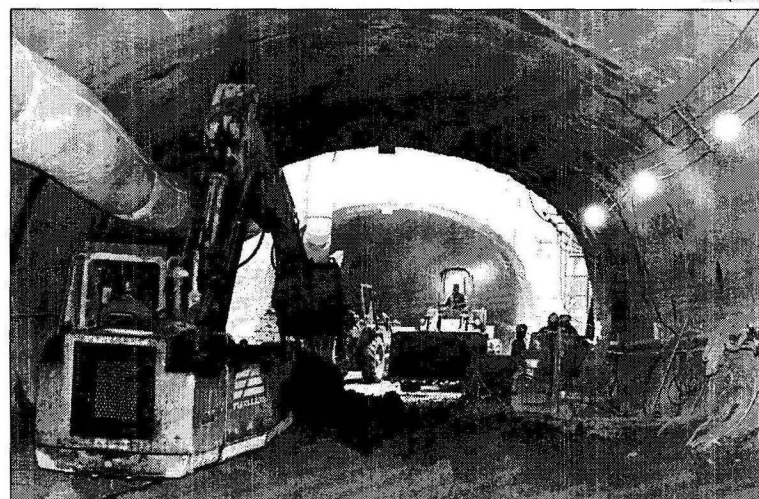


Gostaria que estivesse sendo inaugurado também agora, mas quem já esperou até aqui, pode esperar mais um pouco. Andei durante a fase de testes e fiquei apaixonada. É silencioso, rápido e confortável. Tomara que não demore a chegar a Ceilândia."

Aventura sob o verde do Eixo

As recomendações contidas no Estudo e no Relatório de Impacto Ambiental foram obedecidas à risca na construção dos túneis do metrô na Asa Sul. Recomendou-se, entre outras coisas, que se amenizasse ao máximo o impacto na comunidade, como ruídos. Por isso, a Coordenadoria do Metrô optou pela adoção de métodos construtivos onde o nível de perturbação com o entorno fosse mínimo. Optou-se então pelo processo denominado "túnel mineiro", em que se utiliza equipamento convencional, silencioso e com baixo custo de produção.

Se o túnel do Plano Piloto fosse construído pelo método tradicional, o chamado cut-and-cover (cavar e cobrir, em tradução literal), a escavação da vala teria se dado a céu



ARQUIVO

OPÇÃO pelo túnel mineiro preservou o verde ao longo do Eixo

aberto, com talude natural ou contido por pranchões verticais. Foi assim, por exemplo, do metrô do Rio de Janeiro e de São Paulo.

Este método oferece um

alto nível de interferência com a área próxima. Seria necessária a interrupção parcial do tráfego no Eixão e Eixinho Oeste, além de restar um problema maior: como remover as redes

de água pluvial e potável, de esgoto, elétrica e de iluminação pública que estivessem no caminho? E mais: toda arborização ao longo da linha teria de ser retirada, enquanto pelo método empregado apenas poucas árvores foram transplantadas para viveiros, voltando novamente ao Eixo quando as obras terminaram.

A inevitável interdição das tesourinhas entre as quadras 100 e 200, se a construção tivesse seguido o método tradicional, seria mais um transtorno. Isso sem esquecer que, com a escavação a céu aberto, os moradores das proximidades enfrentariam uma brutal elevação do nível de ruído, aliada a uma deterioração da qualidade do ar, por causa da poeira e da fumaça.