

A vantagem da flexibilidade

Comboio pode ser reduzido nos horários de pouco movimento

Os passageiros do metrô de Brasília serão transportados por 80 veículos de autopropulsão. Cada carro terá capacidade para transportar 325 pessoas, sendo que o comboio mínimo (nos horários de entropico) terá dois veículos, passando para quatro nos períodos de maior movimento - o que representa até 1.300 passageiros transportados em cada articulação. Se for necessário, poderão ser acoplados até seis carros.

A velocidade comercial, incluindo as paradas, é de 45 quilômetros por hora. Nos períodos de pico, a cada 60 minutos, considerando-se o intervalo entre os carros e a capacidade de transportar passageiros - o metrô vai propiciar o deslocamento de até 26 mil pessoas.

As portas dos veículos medem 1,80 metro de largura, enquanto as dos ônibus medem apenas 80 centímetros. Cada veículo possui três portas que ficarão no mesmo nível da plataforma, para facilitar o acesso dos usuários. Cada veículo mede 22 metros de comprimento por 3,15 metros de largura, circulando no trilho da direita em direção às cidades e no da esquerda para o Plano Piloto.

Ao longo dos trilhos foram construídas 16 subestações de energia elétrica para alimentação exclusiva do sistema. As subestações são interligadas e, se por acaso alguma falhar, o trecho abastecido por ela será suprido pelas vizinhas. Tudo foi construído de forma a evitar qualquer tipo de inter-



ARQUIVO/PAULO NEGREIROS

NOS HORÁRIOS de maior movimento, o metrô possibilitará o deslocamento de 26 mil pessoas por hora

NO INÍCIO, CRÍTICAS DA OPOSIÇÃO

Quando foi lançado em 1991, ano de instalação da Câmara Legislativa, o metrô foi alvo de severas críticas da oposição. Passados dez anos, o tempo se encarregou de mostrar que o Governo do Distrito Federal acertou. Brasília tem, hoje, dois milhões de habitantes, quando a previsão do plano original era de 500 mil habitantes no ano 2000. Isso sem contar com a população

do Entorno.

Um dos que questionaram a obra foi o então deputado distrital Geraldo Magela (PT). Ele perguntou ao então secretário de Obras Públicas do GDF, José Roberto Arruda, se o governo não estaria "embarcando em uma grande aventura". A pergunta foi formulada durante debate promovido pela Câmara Legislativa, em 1991.

rupção do transporte por falta de energia.

O passageiro pode 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 de Brasília 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 medem 30 metros). A capacidade de passageiros, porém, será a mesma, já que os carros do metrô de Brasília são mais largos. Mas a principal diferença é que o comboio de carros no Distrito Federal poderá ser reduzido em horários em que a demanda for menor - mudança impossível no metrô convencional.

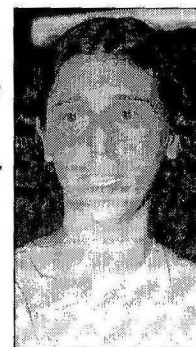
Isso permite que o passageiro seja atendido regularmente num tempo de 3 a 7 minutos, independentemente do horário, o que é impossível no metrô convencional, em que a frequência é calculada de acordo com o fluxo de passageiros no horário.

O metrô de Brasília também não é igual ao VLT convencional, utilizado em cidades 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, remanescentes, em sua maioria, dos sistemas de bondes adotados no início do século. Em Brasília, não existem obstáculos à passagem do metrô. Aqui, foi possível desenvolver um projeto cuja menor curva tem um raio de 250 metros, o que afastou a necessidade de carros articulados.

OPINIÃO

Adriana Dias,
30 anos, administradora postal,
residente em Taguatinga:

"Tenho esperança de que o metrô vai melhorar muito a nossa vida, mesmo porque, do jeito que as coisas estão, não há como piorar. Tomo ônibus todos os dias, levanto cedo, enfrento longa espera nas paradas e quando acontece qualquer coisinha no caminho, chego atrasada por causa do engarrafamento. Espero que tudo isso passe com a chegada do metrô."



FOTOS: TONY WINSTON

Eurípedes Ferreira Couto,
40 anos, residente em Ceilândia:

"Moro em Ceilândia, mas pego ônibus frequentemente para Taguatinga. A gente sofre muito nas filas e nos engarrafamentos, por isso estou contando os dias para o metrô começar a rodar. A minha esperança é de que poderei sair mais tranquilo de casa, sem medo de chegar tarde ao trabalho, e voltar mais cedo, com mais tempo para meus filhos."

