

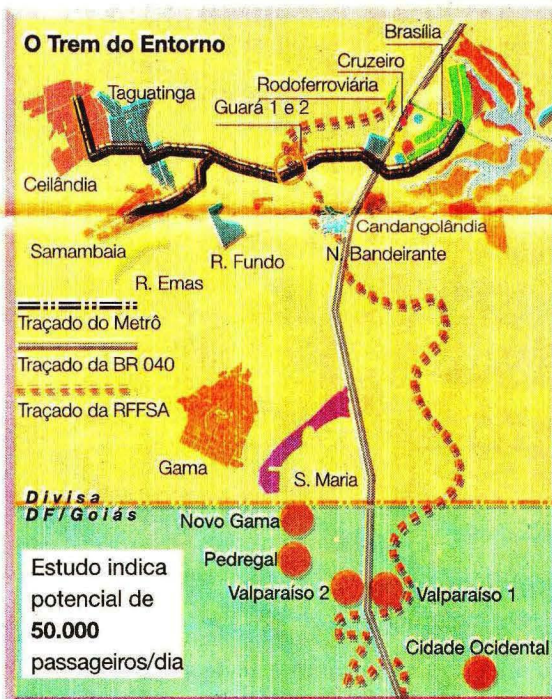
# R\$ 0,50 de Luziânia ao Plano Piloto

A ligação entre a linha principal do metrô do Distrito Federal e a linha férrea da R.F.F.S.A., a partir de Luziânia (GO), é uma das propostas de ampliação do sistema metroviário que mais tem sido debatida. O Governo do Distrito Federal (GDF) propõe também, para execução nos próximos quatro anos, sistemas de Veículos Leves sobre Trilhos (-VLTs), efetuando a interligação da linha hoje existente com um corredor de transportes entre Taguatinga, Ceilândia e Samambaia e linhas de conexão com o Recanto das Emas, Gama e Santa Maria.

O principal defensor do Trem do Entorno, com aproveitamento da linha férrea já existente, é o subsecretário para Desenvolvimento e Articulação do Entorno do Distrito Federal, Robério Sulz. Para dar corpo a sua idéia, ele e a equipe da subsecretaria tomaram e remodelaram um estudo efetuado pela Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes (Geipot) em conjunto com a Secretaria de Transportes do DF (Setran) em 1996.

O primeiro estudo Geipot/Setran foi efetuado com o objetivo de avaliar a viabilidade de promover a integração entre a linha férrea que margeia as cidades de Luziânia, Cidade Ocidental, Valparaíso e Novo Gama e o Metrô do Distrito Federal, na região entre o Guarã e Águas Claras, e fazer o transporte coletivo de passageiros. A linha já existente e pertencente à Rede Ferroviária Federal (RFFSA), seria explorada pela iniciativa privada. O custo do empreendimento e o valor final da passagem, calculado entre R\$ 1,35 e R\$ 1,40, o tornaram impraticável.

A revisão crítica feita pela Subsecretaria do Entorno foi iniciada e um dos condicionantes fundamentais - o valor da passagem a ser cobrada - dá novo fôlego ao projeto. A equipe da subsecretaria chegou a um valor de tarifa máximo na casa de R\$ 0,67 e o mínimo de R\$ 0,40. "Isto torna o trem extremamente competitivo em relação ao sistema atual, de ônibus coletivos. Uma passagem Brasília-Luziânia fica na casa de R\$ 1,45, para a Cidade Ocidental custa R\$ 1,25. A média que calculamos é que é possível co-



brar R\$ 0,50", compara o subsecretário Robério Sulz.

O traçado da linha férrea percorre a zona rural de Luziânia, passa pelo Parque Marajó em Valparaíso e, depois de várias voltas na área das cidades, entra no Distrito Federal na região administrativa de Santa Maria. Para que o projeto se concretize, além da viabilidade econômica, foi negociada com a RFFSA a concessão para transporte de passageiros ao longo da linha e o escalonamento de horários com o atual detentor da concessão para transporte de cargas até a Rodoferroviária do DF para que a utilização dos trilhos não se dê em horários coincidentes.

A metodologia adotada pela Subsecretaria do Entorno foi esquadrihar o estudo original e revisá-lo ponto a ponto. A proposta inicial prevê que o transporte de passageiros seja feito em três ou quatro composições de trens movidos a diesel, com cinco vagões cada. Na revisão da Subsecretaria do Entorno, a sugestão é que sejam utilizadas composições de dois vagões interligados e automotrizas. "Este é um fator fundamental de barateamento do projeto, porque na proposição original é necessário planificar o terreno das estações. Como cada estação para composições naquela proporção tem em média 200 m de plataforma, o nivelamento do terreno é de quase 1 km. Composições menores proporcionam estações menores e mais baratas", declara.

Outra dificuldade do projeto inicial era a interligação da li-

nha férrea com o metrô. "No caso das composições grandes, seria necessário elevar a estação de integração e isto teria um custo alto, porque os trilhos do metrô passam sobre os da RFFSA. Com a alteração que estamos propondo, uma escada fixa ou rolante resolve as coisas", afirma Robério.

O parceiro comercial para a exploração da linha férrea integrada Entorno-Brasília

já foi encontrado, é um grupo brasileiro com atuação no setor de transportes, mas prefere não ser identificado até que o projeto torne-se proposta. "A real participação deste interessado depende da decisão de governo de adotar a linha como integração ao sistema de transportes. Ele pretende examinar tecnicamente nossa revisão e dimensionar o porte do investimento. Atestada a viabilidade econômica, até se comprometeu a assinar um protocolo de intenções", adianta o subsecretário.

De acordo com o secretário de Transportes do Distrito Federal, Henrique Ludovice, o que está em questão é o objeto de novos estudos da secretaria é assegurar maior viabilidade econômica à linha. "A intenção de que o Trem do Entorno passe a fazer parte do sistema de transportes do Distrito Federal existe. É necessário, primeiro, criar indutores ao longo da linha para torná-la rentável", declara.

De acordo com dados do DER-DF, um total estimado em 70 mil veículos trafega, por dia, na BR-040 e na Estrada Parque Indústria e Abastecimento (EPIA) no percurso entre as cidades do Entorno Sul do DF e o Plano Piloto. A previsão da Subsecretaria do Entorno do DF é que a conexão do metrô com o Trem do Entorno beneficiará 50 mil pessoas que diariamente fazem este deslocamento. Isso reduzirá o tempo de viagem que hoje chega a 1h30 a aproximadamente 40 minutos. (R.F)