

Secretários de Planejamento e da Agência de Desenvolvimento e Infra-Estrutura afirmam que sistema de alto desempenho será construído após veículo de média velocidade

Trem-bala em duas etapas

DA REDAÇÃO

Mary Leal/GDF/14.12.05

Promover o desenvolvimento socioeconômico no eixo Brasília-Goiânia. Esse é o principal resultado que o governo do Distrito Federal (GDF) espera obter com o projeto de interligação viária entre as duas capitais. O relatório final sobre a instalação do transporte de alta velocidade na região, entregue pelo Ministério dos Transportes (MT) na quarta-feira, foi recebido com satisfação pelas autoridades locais.

Representantes do GDF consideraram um adiamento necessário, e não um impedimento, a sugestão de mudança no projeto apresentada pelos técnicos do ministério. O relatório descarta a instalação num primeiro momento do trem-bala – que chega a 300km/h – para a construção de um trem de média velocidade – que atinge entre 100km/h e 150km/h. A substituição seria, principalmente, para reduzir os custos da proposta original, estimada em R\$ 4,5 bilhões.

De acordo com o secretário de Planejamento do DF, Ricardo Penna, o trem é viável e será construído em duas etapas. “Primeiro, vamos construir o trem de velocidade média. Depois que a região estiver mais amadurecida, será implantado o trem de alta velocidade”, afirmou. A modificação no projeto inicial, no entanto, vai atrasar ainda mais a implantação da via expressa. Os técnicos deverão agora realizar novos estudos para adaptar a um trem de média velocidade o projeto desenvolvido para o veículo com tecnologia mais avançada. “Vamos verificar possíveis mudanças de traçado, avaliar declives e curvas no



REUNIÃO NO MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES INICIOU AS NEGOCIAÇÕES PARA A DIVISÃO DA OBRA EM DUAS FASES: ADAPTAÇÕES EM DOIS MESES

trecho, e estudar os impactos ambientais”, explicou Penna.

Será preciso ainda pensar na forma de funcionamento do sistema de abastecimento, que não será mais elétrico, e pesquisar a demanda pelo serviço. “Como teremos uma velocidade diferente, a demanda também será diferente”, ponderou o secretário. Segundo Ricardo Penna, os consultores garantem que não será preciso mais do que dois meses para concluir as adaptações. “Teremos uma reunião na semana que vem para organizar essa nova etapa.”

Desenvolvimento

Para o secretário da Agência de Desenvolvimento e Infra-Estrutura, Tadeu Filipelli, o trem-bala deve ser olhado não só como um elo de ligação entre duas cidades, mas como um “vetor de desenvolvimento”. “Já temos grandes fábricas na região, como a da Schincariol e da Brahma. Temos também o distrito agro-industrial de Anápolis. E ainda temos espaço para receber mais”, detalhou Filipelli. Ele imagina um eixo Brasília-Goiânia à altura de competir com o eixo Rio-São Paulo. “Daqui a pouco,

nenhuma empresa mais vai se instalar entre Rio e São Paulo. Os custos lá são insustentáveis. Por isso temos que criar outros espaço de desenvolvimento”, completou.

Penna concorda. Segundo o secretário de Planejamento, a região tem um alto potencial de crescimento em campos como o agroeconômico e o farmaco-químico. “Não é o projeto do trem em si, mas o desenvolvimento de toda a região entre o Distrito Federal e Goiânia”, considerou. Para ele, outro ponto fundamental é a descentralização urbana queaju-

daria a preservar a capital. “Enquanto não houver o desenvolvimento do entorno, os problemas causados pela pressão sobre Brasília continuarão.”

Para Filipelli, a manutenção do projeto do trem-bala ainda é o resgate de uma política de utilização da rede ferroviária, que foi abandonada “de forma equivocada” há muitos anos. “Temos um país de dimensões continentais, onde o uso de ferrovias seria extremamente viável. Com os trens, reduziríamos muito os gastos”, concluiu o secretário.