

## **RJ: trem-bala será totalmente subterrâneo**

(Não Assinado)

O trem-bala que ligará Rio, São Paulo e Campinas a 350 km/h terá trajeto subterrâneo por toda a cidade do Rio. O anúncio feito ontem pelo diretor-geral da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), Bernardo Figueiredo, vem em resposta à polêmica levantada pelo reitor da UFRJ, Aloisio Teixeira. O traçado, divulgado no site da agência para consulta pública, atravessaria a Cidade Universitária e os planos de expansão da UFRJ.

"O Conselho Universitário da UFRJ aprovou moção de protesto contra os procedimentos adotados, a ausência de informação qualificada e os prazos irrisórios da consulta pública", escreveu, em artigo divulgado no site da universidade. Teixeira disse que o traçado é um "ataque à autonomia universitária". Hoje de manhã, o diretor da ANTT tem encontro marcado com o reitor. "O traçado no Rio será todo subterrâneo, eu já disse isso a ele. Portanto, não haverá problema", afirmou Figueiredo.

ANTT põe panos quentes

Ainda assim, o pró-reitor de Planejamento e Desenvolvimento da UFRJ, Carlos Antônio Levi, fez coro às queixas: "A UFRJ, estranhamente, não foi sequer consultada".

"Não tem polêmica nenhuma. O reitor está usando o fato do traçado para falar. Já esclareci a ele que o traçado teria considerado os projetos da UFRJ. E é ainda uma referência que está em consulta pública, não é impositivo. Nada mais normal do que levantar um problema que passe a ser considerado", contemporizou o diretor da ANTT.

Bernardo Figueiredo garantiu que, caso não fosse feito em túnel, o trajeto seria alterado para conciliar com os interesses da UFRJ. "É muito difícil não conciliar uma obra com as outras (do plano diretor da UFRJ). Se existir algum empecilho, vamos repensar o projeto. Mas não há hipótese em que não tenhamos pensado", declarou.

Novo projeto não seria mais caro

Orçado em mais de R\$ 34 bilhões, o projeto do trem-bala, segundo a ANTT, não ficará mais caro por ser subterrâneo. Embora construções em túnel sejam mais onerosas, a economia com projetos de impacto e com desapropriações deverá ser ainda maior, garantiu Bernardo Figueiredo, sem mencionar quanto.

Os motivos que levaram a tornar o trecho carioca subterrâneo não estão ligados à universidade, explicou o diretor da ANTT. "Tem a questão da segurança e a da interferência com a Linha Vermelha", afirmou.

Outra queixa da reitoria da UFRJ, o prazo para consulta pública, que se encerraria na última segunda-feira, foi prorrogado por um mês. Agora, os diversos segmentos da população tem até as 18h de 15 de setembro para avaliar e se manifestar sobre o plano, disponível na Internet ([www.tavbrasil.gov.br](http://www.tavbrasil.gov.br)).

Segundo Figueiredo, o adiamento do prazo também não se deu em razão da reclamação da UFRJ, mas por atraso na divulgação do projeto. "A consulta pública está só começando. E ainda teremos audiências presenciais. É um processo de diálogo", diz. Só depois do período de discussão com a sociedade, previsto para o fim de setembro, será publicado o edital de concorrência pública, em cima de um projeto definitivo.

Plano diretor prevê composição deslizante

Entre os projetos previstos no plano diretor da UFRJ que poderiam ser atropelados pelo trem-bala está o Maglev Cobra, moderno trem deslizante sobre ímãs que fará o transporte de passageiros na Cidade Universitária - o protótipo começa a ser testado em 2010 -, mas pode ser ampliado para fora da universidade. A nova unidade do Colégio de Aplicação, para dois mil estudantes, também não poderá sair do papel se o Trem de Alta Velocidade (TAV) for mantido na superfície.

"Até agora não está claro se o trem-bala seria subterrâneo ou passaria num viaduto. O impacto na nossa expansão depende disso. O campus será dividido em dois pedaços, sendo apenas um meio de passagem, e isso entra em conflito com nossos projetos", criticou o pró-reitor Carlos Antônio Levi.

O trem desenvolvido pela UFRJ é solução menos poluente e mais econômica. No campus, deve atender a população flutuante de 70 mil pessoas por dia, mas esbarra no traçado do TAV, que passaria entre o Centro de Letras e Artes e o Centro de Tecnologia Mineral, percorrendo 1,8 km da ilha.

O plano-diretor, que inclui complexo poliesportivo com estádios de atletismo e futebol, parque aquático, ginásio e praia olímpica, prevê ainda a expansão do alojamento feminino, que hoje acomoda 500 estudantes e ofereceria o dobro de vagas, mas essa obra também pode ser prejudicada pelo trem-bala. "Todo o campus sofrerá impacto negativo", observou Levi.

Trem-bala terá oito estações

O projeto prevê oito estações, três delas no Rio: Volta Redonda/Barra Mansa, Leopoldina e Aeroporto Internacional Tom Jobim. As demais paradas ficam em Campinas (Centro e Aeroporto de Viracopos) e São Paulo (Campo de Marte, Guarulhos e São José dos Campos). Está em estudo a implantação das estações Jundiaí (SP), Aparecida (SP) e Resende (Rio).

Extensão total da linha será de 510,8 quilômetros

Tempo de viagem de um extremo a outro: 93 minutos

Velocidade máxima do trem-bala é de 350 km/h

Capacidade: 458 assentos em duas classes e 600 assentos em classe única (serviço regional)

O lançamento do edital de licitação será adiado para início de outubro. E as obras devem acontecer a partir do segundo semestre de 2010 até 2014, quando o Brasil sediará a Copa do Mundo de futebol.