

SEMINÁRIO TRANSPORTE INTERURBANO DE PASSAGEIROS
São Paulo, Golden Tulip Paulista Plaza, 18 de Maio de 2006

PROJETO DO TREM INTERCITY BRASÍLIA-GOIÂNIA

DADOS DO PALESTRANTE

Nome: Délio Moreira de Araújo

Cargo: Professor Emérito e Professor Titular, do Departamento de Ciências Econômicas, da UCG-Universidade Católica de Goiás;

Pesquisador Sênior do CPE-Centro de Pesquisas Econômicas, UCG / ECO.

Empresa: Universidade Católica de Goiás, câmpus de Goiânia.

Endereço: Rua 3, Qd. A-11, Lt. 1, C 4 - Bairro Jardim Goiás

Goiânia GO CEP 74805-190 Telefone residencial: (62)3218-3803

Currículo Resumido:

- Bacharel e Licenciado em Ciências Sociais (PUC – Rio de Janeiro)
- Mestre em Administração de Empresas (Loyola University, New Orleans, E.U.A.)
- Doutor em Economia (Boston College, Boston, E.U.A. e UCG-Universidade Católica de Goiás) concentração em Economia do Transporte Ferroviário e em Economia dos Transportes
- Ex-Diretor da Faculdade de Ciências Econômicas, Contábeis e Administrativas, da UCG – Universidade Católica de Goiás
- Professor universitário de Economia desde 1960
- Professor da UCG desde 1962
- Pesquisador Sênior do CPE-Centro de Pesquisas Econômicas, da UCG
- Membro, Comissão do Censo 2000 do Estado de Goiás, convite do IBGE
- Membro representante da UCG nos projetos
 - 1) Sistema Integrado de ônibus da Região Metropolitana de Goiânia;
 - 2) PDTU – Plano Diretor do Transporte Urbano da Região Metropolitana de Goiânia; 3) Cálculo Tarifário Integrado, para o SITU-Sistema Integrado de Transporte Urbano, para a Região Metropolitana de Goiânia; 4) Metrô de superfície de Goiânia; 5) Trem Brasília-Goiânia
- Estágios e Visitas Técnicas 1) Metrô de New York; 2) Sistema de transporte urbano de Cleveland; 3) Metrô elevado de Chicago; 4) Sistema ferroviário suburbano da região de Chicago; 5) na ex-Pennsylvania Railroad, entre Washington e New York; 6) na ex-New York, New Haven and Hartford, de New York a Boston, e nos serviços de subúrbio de New York.
- No Brasil, visitas técnicas às então RMV, Leopoldina Railway, E. F. Sorocabana, Viação Férrea Rio Grande do Sul, E. F. Goiás, Viação Férrea Centro-Oeste, E. F. Vitória a Minas, E. F. Central do Brasil.

Contatos: Telefone (62) 3218-3803 - Fax: (62) 3946-1191

E-mail: tjgm.@cultura.com.br

TRANSPORTE

INTERURBANO

DE PASSAGEIROS

Seminário promovido pela Revista
Ferroviária
em São Paulo, 18 de maio de 2006,
no Golden Tulip Plaza

1 – O Corredor Brasília - Goiânia

1.1 - Adensamento demográfico do Corredor Brasília - Goiânia

Na preparação do Censo do ano 2000, participou como membro da Comissão Estadual do Censo em Goiás o presente apresentador.

Um dos tópicos focalizados nas reuniões preparatórias: o adensamento populacional ao longo da BR-060, no trecho Brasília – Anápolis – Goiânia: na época 5.000.000 de habitantes, em crescimento acelerado, com

2 pólos demográficos extremos - 1) Distrito Federal e municípios fronteiriços de Goiás e Minas, 2) Região Metropolitana de Goiânia;

1 pólo intermediário, o município de Anápolis, GO.

Hoje, cerca de 5.650.000 habitantes.

Características do tráfego interurbano de passageiros:

ônibus interurbanos a cada 20 minutos, em “certos” dias úteis;

automóveis: 14.000 de segunda a sexta feira;

tráfego aéreo intenso.

Formam o Corredor Populacional Brasília-Goiânia

- 1) o Distrito Federal e seu Entorno e
- 2) os municípios de Goiânia, Bela Vista de Goiás, Aparecida de Goiânia, Santo Antônio de Goiás, Guapó, Trindade, Senador Canedo, Anápolis, Goianápolis, Joanápolis, Abadiânia, Santo Antônio do Descoberto e, no D. F., Taguatinga.

1.2 - Passageiros: tráfego atual com origem e destino no Corredor

Ônibus: **11.000 a 12.000** passageiros.

Automóveis: motoristas + 8.000 passageiros (estimativa).

Passageiros aéreos: cerca de 250 passageiros/dia.

1.3 – Aumento anual do tráfego de passageiros de ônibus no Corredor

Segundo dados obtidos nos terminais rodoviários de Brasília, Anápolis e Goiânia, aumento médio de **8%** ao ano desde 2003.

1.4 – Tráfego na BR-060, rodovia tronco do Corredor

O tráfego de ônibus, automóveis e caminhões entre as metrópoles extremas do Corredor é intenso, a exigir duplicação caríssima de longos trechos, especialmente perto do Distrito Federal e entre Goiânia e Anápolis.

1.5 – Maiores reclamações dos usuários

- 1) Viagens demoradas em TODOS os modais;
- 2) séria dificuldade em se encontrar lugar/passagem em emergências;
- 3) tráfego rodoviário intenso demais, acidentes e “perigos” frequentes,
- 4) *insuficiente* nível do conforto até mesmo nos ônibus executivos,
- 5) tempo total das viagens por avião é “*maior*” que nas viagens por carro e ônibus, “passagens muito caras nos aviões”;

- 6) *dificuldades e desconforto* em todos esses modais especialmente para quem viaja ou com volumes, ou em grupo ou com crianças, para os idosos e portadores de necessidades especiais.

2 – O Trem Rápido

2.1 – Origem da proposta

Final de 2003: os governadores do Distrito Federal e de Goiás programaram viagem à Europa; objetivo: **interessar investidores**.

O CPE – Centro de Pesquisas Econômicas, subordinado ao ECO – Departamento de Economia, da UCG – Universidade Católica de Goiás, efetuou a **PR-57**, ou seja o estudo inicial do trem Brasília – Goiânia,

O TREM-BALA BRASÍLIA A GOIÂNIA: CONTRIBUIÇÃO PARA O SUCESSO DO PROJETO

entregue ao Secretário de Infra-Estrutura do Estado de Goiás, José Reinaldo, em **22 de dezembro de 2003**.

9 de dezembro de 2003: reunião, na UCG, com a secretária geral da Câmara de Comércio Brasil-Itália, às 14:30, na Prograd, discutindo-se também a possível participação italiana no trem rápido Brasília-Goiânia.

17 de janeiro de 2004: governadores Marconi Perillo (GO) e Joaquim Roriz (DF), Célio Silveira (Presidente da Assembleia Legislativa, GO) partem para a Europa, levando a **PR-57** com o fito de interessarem investidores. Esse apoio foi conseguido e também a VALEC se interessou grandemente pela idéia.

18 de janeiro de 2004, no auditório da SEPLAN-GO, reunião para apresentação do TAD aos meios de comunicação e ao público. A **PR-57** foi considerada bem fundamentada, convincente e conclusiva.

Fevereiro de 2004: grupo de “europeus” (investidores interessados) percorreram de helicóptero a rota proposta para o trem Brasília-Goiânia.

2 de junho de 2004, na Câmara Distrital de Brasília, seminário presidido pelo presidente da Câmara, Deputado Benício Tavares, tendo por coordenadores a Deputada Eurides Brito e o Deputado Augusto Carvalho; presentes o Secretário de Estado do Distrito Federal Rogério Rosso, Secretário de Projetos Especiais do Distrito Federal José Geraldo Maciel, Secretário do Planejamento de Goiás José Carlos Siqueira, Presidente da VALEC José Francisco das Neves (a Câmara de Comércio Brasil-Itália já “cobrara” dele o trem); debatedores: Prof. Délio Moreira de Araújo, da UCG; José Alex Santana e Paulo César Marques da Silva, ambos da UnB; presentes ainda Ênius Muniz (CDL do Distrito Federal), Paulo Roriz (Secretário de Articulação para o Entorno); Rossana Rego (Secretária de Captação Financeira); engenheiro Paulo Afonso Machado ((representando o Deputado Federal Roberto Arruda); Tadeu Felipelli (deputado federal), Paulo Otávio (senador); Anilcéia Machado (deputada distrital do D. F.); Pedro Passos (deputado distrital); inúmeras outras autoridades e pessoal.

CONCLUSÃO: **o trem Brasília-Goiânia é de alto interesse regional e, mesmo, nacional.**

Dezembro de 2005 (*Relatório descarta trem-bala*, artigo do jornal O Popular, 15 de dezembro de 2005): grupo federal de trabalho sugere que *inicialmente* se adote, o

TAD – Trem de Alto Desempenho:

- 1) bitola métrica, para admitir também o tráfego de cargueiros entre portos secos de Brasília e Anápolis e até Vitória e Santos;
- 2) Anápolis está se transformando em pólo industrial inclusive com indústria automobilística;
- 3) Anápolis e Goiânia tendem a se transformar em agrupamento urbano contíguo;
- 4) uma **PPP** é altamente indicada para o sucesso da empreitada.

TEMPO DE VIAGEM dos trens semi-expressos

(modelo teórico da PR-57, estações principais)

	KM	
Goiânia.	0,0	.....7:00
Teresópolis de Goiás ou Goianápolis	29	.....7:14
Anápolis	52	.....7:26
Joanópolis	67	.....7:34
Abadiânia	88	.....7:44
Alvorada	102	..... 7:52
Alexânia	113	..... 7:58
Santo Antônio do Descoberto	151	..... 8:15
Taguatinga (D.F.)	178	..... 8:33
Rodoferroviária de Brasília	191	..... 8:40