

CORREIO BRAZILIENSE

» BRASÍLIA, DISTRITO FEDERAL, 28 DE JULHO DE 2019

(DOMINGO)

» Número 20.521 » 94 páginas » R\$ 4,00

Revista do CORREIO

A arte das roupas feitas sob medidas

Apesar do fast fashion, alfaiates, como Leonardo Carvalho, continuam atuais no mercado de luxo da moda.



Márcio Ferreira/CB/D.A. Press

As belas da motocicleta

Mulheres aliam elegância, charme, conforto e segurança em looks para pegar a estrada. Em geral, elas vestem preto, mas sem deixar de transparecer a personalidade de cada uma. "A gente não pilota, a gente desfila", brinca a escritora Alice Castro, adepta das duas rodas.

Socorro, meu filho come mal!

Crianças, como Pietra, podem até reclamar, mas os pais devem oferecer comida saudável.



Ana Rayssa/CB/D.A. Press

Seu pet gripou?

Esta época de seca e frio é de risco também para bichos de estimação. Saiba que cuidados tomar.



Arquivo pessoal

Juma em novo papel

Em entrevista, a atriz Cristiane Oliveira, marcada pela novela *Pantanal*, fala da nova personagem, Lara, de *Topíssima*.

Salários de até R\$ 54 mil em estatais desafiam GDF

Enquanto o brasileiro ganha, em média, R\$ 2.289, há técnico administrativo na Terracap que recebe R\$ 50.368, bem acima do teto do funcionalismo da capital, de R\$ 35,5 mil. Distorções se repetem em outras empresas públicas, como Novacap, Caesb e CEB. Buriti discute formas de acabar com os supervencimentos. Governos anteriores falharam nessa missão. PÁGINA 17

Trabalho & formação profissional



Fotos: Clara Lobo/Esp. CB/D.A. Press

Taxistas se reinventam para sobreviver a apps

Na disputa por público, melhorar o atendimento é a saída encontrada por motoristas de táxi. E a estratégia está dando certo: demanda tem aumentado.

Café do DF é premiado em Nova York

O cafeicultor Carlos vai aos EUA descobrir posição em pódio nacional e concorrer a seleção internacional.



UnB do Gama é destaque

Alunos de engenharia foram selecionados para desafio de construção de drones na Espanha e buscam ajuda para viajar.

FORA DOS TRILHOS

Brasília: 27 anos à espera do trem



Fotos: Ed Alves/CB/D.A. Press

» ADRIANA BERNARDES » RENATO ALVES

Linhas do DF já serviram para levar passageiros para Minas, Rio e São Paulo, mas estão abandonadas há quase três décadas. Apesar das vantagens que esse meio de transporte poderia oferecer à região, há muitos entraves para tirar projetos do papel, como revela a nova série de reportagens *Fora dos Trilhos*. Leandro Pereira (acima) visita o que sobrou de estação onde morou na infância e onde hoje José Martins (à direita) vive com a família, após ocupar o local.

PÁGINAS 20 E 21



Entrevista // Waldery Rodrigues



Carlos Vieira/CB/D.A. Press

"Remuneração do FGTS será muito mais justa"

» ROSANA HESSEL

Secretário especial de Fazenda diz que não ter crédito é como não ter uma identidade. Saque de R\$ 500, afirma, permitirá que milhões paguem dívidas. E adianta: tomar medidas para baixar juros de bancos está entre as prioridades do governo. PÁGINA 6

Bolsonaro sobre Glenn: "Talvez pegue uma cana no Brasil"

Declaração ocorreu ao responder à pergunta sobre possível deportação do jornalista, editor do site que publicou mensagens de hackers atribuídas a Moro e a procuradores da Lava-Jato. PÁGINA 2

H1N1 avança e assusta

Número de mortos pelo vírus no DF chega a sete e já supera o de 2018 inteiro. PÁGINA 19



Abelardo Mendes / frede@desportegov.br

Brasileiras de ouro

No Pan, em Lima, Bruna Wurts (foto) vence na patinação; e Luísa Baptista, no triatlo. PÁGINA 16



9 771808 266011

CLASSIFICADOS: 3342.1000 • ASSINATURA / ATENDIMENTO AO LEITOR: 3342.1000 • assinante.df@dabr.com.br • GRITA GERAL: 3214.1166

(61) 99256.3846

DIÁRIOS ASSOCIADOS DA

A man with a white beard and a black hat sits on a yellow folding chair. He is wearing an orange short-sleeved shirt and grey trousers. In front of him is a large, shallow metal tray filled with small, brown, cylindrical objects, likely pistachios. The tray is placed on a wooden surface. The background shows a dirt area with some trees and a fence.



A Estação Bernardo Sayão, no Núcleo Bandeirante, se tornou abrigo de invasores e pessoas em situação de rua: terminal recebeu passageiros por quase 25 anos

Governador do DF, Ibaneis Rocha promete colocar em operação, em março, um VLT entre Brasília e Valparaíso. O governo federal bancará o custo dos testes (R\$ 3,4 milhões). Em fevereiro, Ibaneis diz que o valor não foi repassado e suspende.



Trem de passageiros entre Brasília e Goiânia, que governadores anunciavam por R\$ 6,5 bilhões em 2003, estava orçado em R\$ 9,5 bilhões em 2017, última vez em que prometeram tirar o projeto do papel

Expresso Pequi daria prejuízo por 28 anos

» ADRIANA BERNARDES
» RENATO ALVES

O transporte de cargas e passageiros por trem entre Brasília e Goiânia é economicamente atrativo, desde que seja feito por meio de parceria público-privada (PPP), com investimento dos governos Federal, de Goiás e do Distrito Federal. O chamado Expresso Pequi tem custo estimado de R\$ 7,85 bilhões, com previsão de retorno financeiro para os empresários 28 anos após o início da operação. Os dados estão no estudo de viabilidade feito pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) e concluído em 2016. No entanto, da última vez que autoridades anunciaram a intenção de tirar o plano do papel, falaram em um investimento de R\$ 9,5 bilhões. Propagaram o interesse de grupos asiáticos, mas tudo ficou em promessas, requeitadas desde 2003, quando representantes das duas unidades federativas anunciaram a intenção de construir um trem-bala, o primeiro do país.

O plano avalizado pela ANTT contempla dois tipos de serviço. Nenhum deles de trem de **alta velocidade**, como o prometido pelos então governadores Joaquim Roriz, do DF, e Marconi Perillo, de Goiás. Ambos partiriam do Plano Piloto e terminariam a viagem em uma área central de Goiânia. Parte da antiga linha férrea, que liga a **Rodoferroviária** a Valparaíso e Luziânia, em Goiás, seria aproveitada. Grande parte teria de ser construído, como trilhos e estações. O expresso (sem paradas) rodaria com velocidade máxima de 250 km/h) considerada média pelos padrões internacionais. O valor estimado da passagem era R\$ 80. O parador (semiurbano) circularia a até 140 km/h. O primeiro, concluiria o trajeto Brasília-Anápolis em 56 minutos. O segundo, em duas horas e 11 minutos. Os técnicos não apontaram valores dos bilhetes para cada trecho.

O trem parador sairia do Plano Piloto, passaria por Ceilândia, Taguatinga, Santo Antônio do Descoberto e Águas Lindas — os dois últimos, municípios de Goiás. Dessa forma, a linha entre Brasília até Anápolis poderia ser consolidada em um único corredor. O

Fotos: Ed Alves/CB/D.A Press



Jorge Roberto, 32 anos, que mora à margem da linha férrea, se desloca a cavalo, no Entorno do Distrito Federal

Viabilidade

Trens de alta velocidade trafegam com velocidades entre 250km/h e 400km/h. No Japão, um atingiu 600 km/h. Esses modelos só são viáveis economicamente em trajetos com mais de 500km de distância.

Desativada

Inaugurada em 1981 para receber trens e ônibus interestaduais, a Rodoferroviária foi desativada em 2010, com a construção da Rodoviária Interestadual, em frente ao ParkShopping. Atualmente, parte da estrutura é ocupada por órgãos do GDF. Sobre as linhas, só rodam composições com cargas.

transporte teria intervalos de 20 minutos, exceto à noite e nos fins de semana, quando o tempo de espera seria de uma hora. O serviço seria executado com uma composição de sete carros. Nos horários de pico, seria acoplada uma segunda composição, totalizando 14 carros. À medida que a demanda crescesse, o sistema seria ajustado na estrutura e no tempo de espera.

Integração

O projeto da ANTT leva em conta as promessas dos Veículos Leves sobre Trilhos (VLTs), feitas pelo então governador José Roberto Arruda (2007-2009) ligando



Ossada escancara o abandono da estrada de ferro em Goiás

o aeroporto de Brasília ao Setor Hoteleiro Sul e a Rodoferroviária à Praça dos Três Poderes, além do sistema BRT Sul e da integração tarifária entre Metrô, VLT e BRT. No entanto, o VLT, um dos projetos de mobilidade para a Copa de 2014 (Brasília era cidade-sede do torneio) ficou na demolição de um viaduto e na derrubada de árvores do fim da W3 Sul. As obras foram suspensas cinco vezes pela Justiça e pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (Iphan). Por fim, a 7ª Vara de Fazenda Pública do DF decidiu anular o contrato da obra em abril de 2011, tornando inviável a conclusão do modal a tempo da Co-

o VLT foi oficialmente cancelado em setembro de 2012. Mas a atual administração da capital fala em retomar o plano. Em abril, a Secretaria de Transporte e Mobilidade (Semob) publicou um termo de autorização que permite cinco empresas selecionadas elaborarem o estudo de viabilidade do VLT na W3 Sul. Elas têm até outubro para concluir o projeto, que

» Para saber mais

Parceria de 30 anos

Os coreanos desejavam assumir o projeto em um modelo de PPP, com aporte de quase R\$ 6,5 bilhões. Os R\$ 2,5 bilhões restantes seriam divididos entre a União e os governos de GO e do DF. Os coreanos comandariam o empreendimento por 30 anos. A proposta da A'REX é que R\$ 2 bilhões dos cofres públicos fossem amortizados nos primeiros 15 anos de contrato e que os R\$ 500 milhões restantes fosse pagos no período restante.

servirá como base para licitação da obra por meio de Parceria Público-Privada (PPP).

No caso do Expresso Pequi, os técnicos da ANTT concluíram ser preciso construir um ramal específico para escoar carga no DF. As duas opções seriam a Rodoferroviária, contando com a possibilidade de integração com o VLT e linhas de BRT ou a Estação Asa Sul, que permitiria conexão com os mesmos sistemas e se conectaria ao aeroporto.

Apesar da crença no aumento de passageiros com o passar do tempo, os técnicos alertavam que a privatização da BR-060 (Brasília-Goiânia) e da BR-153 (Belém-Brasília), ocorridas em 2013, assim como a construção do BRT Sul, iniciada em 2011, provocariam impacto no custo e no tempo de deslocamento do usuário, podendo afetar a captação de passageiros para o Expresso Pequi, tanto nas viagens de longa como de curta distância. Pois, quanto maior o tempo ou o custo de viagem em um modal de transporte, menor é o interesse no seu uso.

Sonho

De 2010 a 2017, governadores do DF e de Goiás viajaram ao exterior com suas comitivas em busca de investidores estrangeiros para o Expresso Pequi. Mas o modelo só atrairia a iniciativa privada caso o poder público também entrasse com recursos, de acordo com os autores do estudo de viabilidade. Em maio de 2017, o governo federal, sob a liderança de Michel Temer (MDB), anunciou um leilão, apostando no interesse de um grupo chinês e do coreano A'REX — que explora uma linha que liga Seul a aeroportos internacionais naquele país.

Os coreanos exigiram, além do aporte de dinheiro público (**leia Para saber mais**), a eliminação do transporte de carga, exigência prevista no projeto original. Outra era a de que a velocidade do trem fosse de 250 km/h. Alegavam não haver demanda para o transporte de cargas. Já o governador do DF, Rodrigo Rollemberg (PSB), cobrou uma parada em Samambaia, dizendo ser fundamental para o desenvolvimento da região. Ideia acatada pelos coreanos, que também aceitaram o pedido do governador de Goiás, Marconi Perillo, para que houvesse uma parada em Anápolis.

Em outubro de 2017, um ano após a ANTT divulgar o estudo de viabilidade, Perillo apresentou a investidores espanhóis o projeto do Expresso Pequi, durante reunião na Confederação Espanhola de Organizações Empresariais (CEOE), em Madrid. Acompanhado do presidente da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), Jorge Bastos, Perillo afirmou que o trem seria licitado em novembro. Mas o custo estimado já havia subido para R\$ 9,5 bilhões. O ano e as gestões de Perillo, Rollemberg e Temer terminaram sem que houvesse a propaganda licitação.

“A gente até sonhou com esse Expresso Pequi. Um trem de passageiros na nossa porta sempre foi o nosso sonho. Facilitaria muito a nossa vida”, comenta o carroceiro Jorge Roberto, 32 anos. Enquanto isso, ele vê apenas composições com carga passarem pela linha férrea em frente à sua casa. Jorge mora em um bairro da periferia de Luziânia, cortado pelos antigos trilhos construídos pela Rede Ferroviária Federal (RFFSA) para ligar Brasília a Goiás e à região Sudeste. Um dos dois filhos de Jorge estuda em uma escola pública à margem da estrada de ferro. Enquanto o trem de passageiros é só um sonho, a família se locomove em uma carroça ou sobre o lombo de um cavalo.

Falta política pública

Uma das bandeiras de Rodrigo Rollemberg (PSB), que esteve à frente do Palácio do Buriti de 2015 a 2018, era colocar o Distrito Federal sobre trilhos. Além de ampliar o metrô, levando à Asa Norte, ele prometia iniciar a construção do Expresso Pequi, projetos tocados por Marcelo Dourado, que comandou a Superintendência do Desenvolvimento do Centro-Oeste (Sudeco) entre 2011 e 2013 — época da elaboração do estudo de viabilidade do trem de passageiros Brasília-Goiânia —, e presidente do Metrô-DF em toda a gestão Rollemberg. Mas nem ele nem o chefe conseguiram tirar os planos do papel.

Dourado rebate críticos que citam o alto custo dos trilhos como empecilho citando a opção de nações desenvolvidas por esse sistema. “O nosso PIB (Produto Interno Bruto) seria muito mais robusto se tivéssemos o investimento em infraestrutura. Não só ferroviária, como também a aquaviária. Não dá para o Brasil continuar dependendo das rodovias, um sistema saturado, com alto custo para o meio ambiente, sem falar nos mortos e feridos em acidentes”, afirma.

Para Dourado, os projetos de trem não saem do papel porque o Brasil não tem o modal ferroviário como política pública. Ele lembra que, em meio século, a malha ferroviária **encolheu** de 50 mil km para cerca de 30 mil km, assim como a oferta de trens de passageiros no Brasil está menor. “O modal ferroviário é limpo, ambientalmente sustentável, e tem capacidade infinitamente superior. Mas é preciso priorizar projetos de Estado, não de governo, porque o tempo de implantação é longo, assim como o custo é mais alto. Porém, os resultados, muito mais eficazes”, pondera.

Dourado não explica por que os projetos não vingaram no governo Rollemberg. Ele apenas observa que, apesar de a proposta do Expresso Pequi prever o trem expresso e de alta velocidade, experiência em países como a Europa e Estados Unidos mostraram que ele só é viável economicamente em trajeto superior a 400km. O atual governo do DF não tem interesse no transporte de passageiros entre Brasília e Goiânia. Ele mira a retomada do serviço apenas da Rodoferroviária a Valparaíso. Um dos responsáveis pelo plano é o secretário de Desenvolvimento do Entorno, Paulo Roriz. Ele informou, por meio de nota oficial, que tudo depende dos projetos de viabilidade, sem prazo para conclusão. À frente de pasta similar, Paulo Roriz comandou o plano do Expresso Pequi, no governo de José Roberto Arruda (2007-2009).

Leia amanhã: especialistas apontam os prós e contras dos projetos de trem para o DF e Goiás

Apenas dois

No Brasil só há dois trens regulares de passageiros em operação. O da Estrada de Ferro Vitória/Minas e o da Estrada de Ferro Carajás. Além disso, há 24 trechos autorizados para funcionamento de trens turísticos, sendo 13 em operação.

Agência Nacional de Telecomunicações

PÁTRIA AMADA BRASIL
GOVERNO FEDERAL

A ANATEL QUER OUVIR VOCÊ

A Agência Nacional de Telecomunicações convida você para participar das audiências públicas que discutirão a proposta de Reavaliação da regulamentação técnica dos serviços de radiodifusão (AM, FM e TV).

Objeto da Consulta Pública nº 24, de 17 de junho de 2019, a proposta busca atualizar os parâmetros técnicos associados aos serviços de radiodifusão, considerando o uso eficiente do espectro radioelétrico, bem como os procedimentos administrativos pertinentes sob a responsabilidade da Agência, buscando consolidar e uniformizar a regulamentação aplicável.

A reavaliação da regulamentação tem como premissas dar maior clareza às competências da Anatel, considerando que cabe ao Ministério da Ciência, Tecnologia, Inovações e Comunicações a regulamentação do serviço em si; a modernização de procedimentos administrativos para tratamento ágil das solicitações e atualização de parâmetros técnicos; e a adequação da estrutura dos regulamentos técnicos, de modo a facilitar futuras revisões, tornando-os mais claros, transparentes e aderentes ao estado da arte da tecnologia.

A Consulta Pública está disponível para contribuições dos interessados no portal da Agência (www.anatel.gov.br). As manifestações recebidas serão respondidas e permanecerão à disposição do público na Biblioteca da Anatel.

As audiências são abertas a todos. Participe!

Brasília/DF
Miniáuditoria da Anatel
SAUS Quadra 6, Bloco E, 2º andar – Brasília/DF
Data: 30 de julho de 2019
Horário: a partir das 10h00

São Paulo/SP
Gerência Regional da Anatel em São Paulo
Rua Vergueiro, nº 3.073, Vila Mariana – São Paulo/SP
Data: 5 de agosto de 2019
Horário: a partir das 10h00

Agência Nacional de Telecomunicações (Anatel)

INSTITUTO NACIONAL DO SEGURO SOCIAL

MINISTÉRIO DA ECONOMIA

PÁTRIA AMADA BRASIL
GOVERNO FEDERAL

DIRETORIA DE GESTÃO DE PESSOAS E ADMINISTRAÇÃO - DGPA

AVISO DE AUDIÊNCIA PÚBLICA Nº 01/2019

O INSTITUTO NACIONAL DO SEGURO SOCIAL – INSS, através da Diretoria de Gestão de Pessoas e Administração, convoca a comunidade em geral para participar da Audiência Pública nº 01/2019, a ser realizada às **14h30** do dia **14/08/2019**, no Auditório do INSS, localizado no Setor de Autarquias Sul, Quadra 02, Bloco “P”, 1º andar, Brasília-DF, referente ao Edital de licitação na modalidade de Pregão Presencial, cujo objeto é o estabelecimento de ordem de preferência para se contratar instituições bancárias, objetivando a prestação de serviços de pagamentos dos benefícios administrados pelo INSS. A minuta do Edital e seus anexos está disponível no site www.inss.gov.br. Também, poderá ser solicitada no endereço eletrônico ccser@inss.gov.br, ou, ainda, ser obtida no seguinte endereço: SAUS, Quadra 02, Bloco “O”, 4º andar, sala 413, Coordenação de Compras e Serviços, em Brasília – DF, das 9h às 12h e das 14h às 18h, mediante apresentação de *pen drive*.

HELDER CALADO DE ARAÚJO
Diretor de Gestão de Pessoas e Administração



Para viabilizar o transporte de passageiros em uma linha férrea entre o DF e Goiás, é necessário construir estrutura rodoviária para levar usuários e cargas aos vagões. Falta de política de Estado de longo prazo e pressão da indústria automobilística também são obstáculos

Trem precisa de integração

» ADRIANA BERNARDES
» RENATO ALVES

Ao mesmo tempo que apontam o transporte sobre trilhos como uma das melhores saídas, especialistas em mobilidade elencam uma série de barreiras para tirar do papel um projeto de trem de passageiros no Distrito Federal e em Goiás. Um deles, o alto custo. O Expresso Pequi, que os governadores anunciavam por R\$ 6,5 bilhões em 2003, estava orçado em R\$ 9,5 bilhões em 2017, última vez em que se falou publicamente do projeto, como revelou ontem o **Correio**. Valor seis vezes maior do que o do Estádio Nacional Mané Garrincha, construído de forma superfaturada em um esquema criminoso, como aponta a Operação Lava-Jato. Sem uma política de desenvolvimento regional e integrada, o volume de passageiros jamais compensaria tal gasto no modal de transporte, segundo estudiosos.

Os investimentos nos sistemas metroferroviários urbanos custam até 10 vezes mais do que os sistemas rodoviários, mesmo os de alta capacidade, os chamados BRTs. Um dos caminhos para viabilizar a mobilidade por meio dos trilhos é promover o fluxo de mercadorias e de gente nos trens, de acordo com Joaquim Aragão, doutor em políticas de transporte e professor do curso de Engenharia Civil e Ambiental da Universidade de Brasília (UnB). “Estamos com recursos escassos e isso exige uma nova abordagem na concepção dos projetos, uma relação mais forte entre as propostas de desenvolvimento regional e do transporte ferroviário. Porque ele (transporte), em si, não é rentável”, aponta Aragão.

A ferrovia que liga Brasília a Goiás e à região Sudeste não coincide com o desenvolvimento dos núcleos urbanos no trecho entre Brasília e o Entorno. Boa parte da linha passa em áreas rurais ou em meio a bairros muito afastados das cidades goianas vizinhas do DF. Portanto, para reativar o transporte de passageiros na linha férrea que parte da Rodoferrviária de Brasília é necessário pensar em projetos que levem usuários e mercadorias até os vagões. Ruas, avenidas, rodovias e terminais de carga e passageiros teriam de ser construídos para abastecer os trens, o que elevaria ainda mais o custo de qualquer plano em caso de aproveitamento da antiga linha como propõe a atual administração do DF.

Quanto à largura dos trilhos (bitola métrica), um problema levantado desde a chegada do primeiro trem de passageiros a Brasília, há 50 anos, Aragão diz não haver obstáculo. “O Japão está cheio de trem de passageiros de bitola métrica, como as daqui, e os trens são rápidos e seguros. O problema não é largura entre os trilhos e, sim, o traçado curvilíneo das nossas ferrovias”. Ou seja, para ter um trem com velocidade média ou rápida ligando Brasília

e Goiânia, como anunciado por governadores do DF e de Goiás desde 1999, seria necessário construir outra via férrea, o que demandaria pontes e túneis, encarecendo ainda mais o projeto.

Na avaliação do pesquisador, para ser viável, a reativação dos trens de passageiros e a expansão da malha destinada ao transporte de carga passará pela criação de modelos de concessão ou de Parcerias Público Privadas (PPP). “Estamos desenvolvendo um conceito de engenharia territorial. Uma parceria de segunda geração onde se coloca ao lado do contrato de PPP ou concessão de ferrovia (por exemplo) um outro tipo de conceção auxiliar para investidores que terão como função promover o desenvolvimento econômico daquela determinada região. Um modelo em que um sistema impulsiona o outro”, explica Aragão.

Desinteresse

Transportar cargas pelos trilhos dá mais lucros do que levar gente. E este é um dos motivos pelos quais o modal ferroviário para passageiros não avança no Brasil, segundo o professor de sistemas de transporte do Centro Universitário Estácio de Sá (DF), Artur Moraes. Ele aponta ainda o alto custo de implantação, a falta de política de Estado de longo prazo e a força da indústria automobilística. “Nenhum governante inicia um projeto para que as pessoas possam usufruir em 20 anos. É tudo pensando no próximo mandato”, critica o especialista.

Moraes, que também é engenheiro e pós-doutor em transportes pela Universidade Federal de Pernambuco (UFPE), lembra que na Europa e nos Estados Unidos o trem começou a ser implantado na Revolução Industrial, quando esta era a alternativa mais viável. “Era o rio ou o trem. Ficava mais barato fazer trilho do que mudar o curso do rio. Quando o Brasil começou a crescer, com desenvolvimento da indústria, já havia rodovia. E nenhum interesse em investir no trilho, que era mais caro. A opção dos governantes foi pelo modal rodoviário, mais barato. E é assim até hoje”, observa.

No Brasil ainda há outro entrave quando se fala em infraestrutura para levar gente e carga. Os projetos são como uma colcha de retalhos e, historicamente, não levam em conta outros modais. Quando não se coloca todas as opções na mesa, um sistema concorre com o outro, reduzindo a eficiência de ambos, atrasando o retorno dos investimentos. “A infraestrutura de transporte precisa gerar economia ao longo dela, com a criação de polos comerciais, agrícolas e econômicos. Isso gera emprego, comércio e demanda de passageiros. A longo prazo se paga. Mas é preciso acabar com essa história de pensar a infraestrutura apenas como um meio para escoar produtos e pessoas”, finaliza Artur Moraes.

entre os princípios destacados no texto. Já as diretrizes definem ainda a integração com a política de desenvolvimento urbano e respectivas políticas setoriais de habitação, saneamento básico, planejamento e gestão do uso do solo no âmbito dos entes federativos e prioridade dos modos de transportes não motorizados e dos serviços de transporte público coletivo.

Fotos: Ed Alves/CB/D.A Press



Assim como na abandonada Estação Calambau, na zona rural de Luziânia (GO), boa parte da Linha férrea que parte de Brasília cruza áreas inabitadas



Estação Bernardo Sayão, no Núcleo Bandeirante: mesmo na área urbana, estrada de ferro está longe de usuários

Ganho social compensa custo

Mas se os projetos ferroviários geralmente apresentam baixa (às vezes, nenhuma) viabilidade financeira, por que os governos deveriam investir recursos escassos dos orçamentos neles? Aí entra a questão social (**leia O que diz lei**).

“São os benefícios sociais que justificariam a implementação desses projetos. No caso ferroviário, há muitos benefícios que não são computados nas análises financeiras que justificariam a inversão de recursos por parte da sociedade (governos)”, explica Carlos Henrique R. Carvalho, pesquisador do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea), engenheiro civil e mestre em engenharia de transportes.

Carvalho lembra que morrem mais de 40 mil pessoas por ano em acidentes rodoviários no Brasil. Os acidentes ferroviários são extremamente raros e praticamente não há registros de mortes quando ocorrem, o que justificaria esses investimentos do ponto de vista de redução dos danos do sistema de transporte brasileiro.

“O Ipea estimou em cerca de R\$ 50 bilhões por ano o custo dos acidentes de trânsito no Brasil. Se houvesse uma redução

pela metade das mortes por ano pela substituição das viagens rodoviárias pelas ferroviárias, por exemplo, poder-se-ia viabilizar investimentos superiores a R\$ 200 bilhões em ferrovias em 10 anos”, pondera o especialista.

O pesquisador explica, ainda, que os ganhos ocorreriam no campo da logística. “O Brasil tem alto custo logístico (superior a 10% do PIB) em função do transporte de carga ser concentrado nas rodovias. Os países com menores custos logísticos do mundo (inferiores a 7% do PIB) são justamente aqueles que apresentam melhor equilíbrio na sua matriz modal, com maior participação ferroviária e hidroviária no transporte dos bens consumidos e exportados. Por isso é importante a presença do estado nesses investimentos.”

No caso urbano, os investimentos nos sistemas metroferroviários chegam a custar 10 vezes mais do que os sistemas rodoviários, mesmo os de alta capacidade (sistemas BRT). Assim os políticos acabam preferindo investir nesses sistemas mais baratos e com implementação mais rápida. “O PAC (Programa de Aceleração

do Crescimento) da Mobilidade por ocasião da Copa do Mundo (de 2014) mostrou claramente essa preferência por parte dos prefeitos das capitais contempladas”, afirma Carvalho. O DF investiu R\$ 704,7 milhões no BRT entre Santa Maria e a Rodoviária do Plano Piloto. A obra foi inicialmente contratada por R\$ 587,4 milhões

O especialista diz que, geralmente, trens de passageiros de alta velocidade competem com o transporte aéreo. Assim, quando esse sistema está saturado e necessita de ampliação de aeroportos, discute-se como alternativa a ligação ferroviária de alta velocidade. “Em São Paulo, por exemplo, já se discute a construção de um terceiro aeroporto, e a alternativa seria a linha de trem-bala entre Campinas, São Paulo e Rio de Janeiro. Mas esse não é o caso da ligação Brasília-Goiânia, pois essa ligação aérea é de baixa demanda em relação a outras ligações de capitais brasileiras”, finaliza Carvalho.

Leia amanhã:

Enquanto o DF insiste em retomar viagem entre Brasília e Luziânia, Goiás aposta em trens turísticos

Palavra de especialista

Planalto nos trilhos

Embora virtualmente todos os autores que se debruçaram sobre o tema sempre tenham afirmado a indissociabilidade entre mobilidade e planejamento urbano e/ou regional, o mundo real impôs a lógica sequencial do “prever e prover”: a infraestrutura e os serviços de transportes são dimensionados para atender a uma demanda que de existe ou está na iminência de existir. É como se o que há de mais nobre no planejamento tivesse sucumbido à arte de remediar.

Essa forma de atendimento à demanda é marcadamente característica de sistemas de transporte sobre pneus, cujos veículos, na grande maioria dos casos, compartilham a infraestrutura rodoviária com outros modos (vias exclusivas, como as de BRTs, são exceções que confirmam a regra, principalmente nas ligações interurbanas). Sistemas ferroviários costumam ser de outra natureza — por implicarem altos investimentos iniciais em infraestrutura, costumam cumprir um papel mais estruturante das ocupações do que responsivos às demandas.

Em um país como o nosso, de pouca tradição em planejamento, a infraestrutura instalada, ainda que requerendo algum tipo de adequação para entrada em efetiva operação, é um ativo cuja não utilização constitui grave caso de desperdício de recursos públicos. Por outro lado, a tradição brasileira é forte no rodoviarismo — o que pode ser explicado segundo a lógica acima exposta.

Somado à escassez de fontes para investimentos, não há o que justifique a não utilização da infraestrutura ferroviária entre Brasília e Luziânia para o deslocamento da população que faz esse trajeto de carro ou ônibus. É uma iniciativa que requer muito pouco para o benefício capaz de gerar. Uma segunda etapa, com um esforço um pouco maior de implantação, poderia contemplar a ligação com Goiânia, fomentando uma mudança muito salutar de hábitos de viagem no coração do Planalto Central.

Paulo Cesar Marques da Silva
Professor do Dep. de Engenharia Civil e Ambiental da UnB

O que diz a lei

Acesso aos transportes

A Política Nacional de Mobilidade Urbana foi instituída em 2012, pela Lei Federal nº 12.587. Ele define um conjunto de princípios e de diretrizes para o setor. Desenvolvimento sustentável das cidades, nas dimensões socioeconômicas e ambientais; equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo; e eficiência e eficácia na prestação do serviço estão



Governos municipais, estadual e federal pretendem retomar a viagem de passageiros na antiga linha férrea que passa por 14 cidades goianas. Sete delas têm estações restauradas

Goiás aposta em trem turístico

» ADRIANA BERNARDES
» RENATO ALVES

Enquanto o Governo do Distrito Federal fala em retomar o transporte de passageiros no trecho da estrada de ferro entre Brasília e Valparaíso (GO), por meio de um Veículo Leve sobre Trilhos (VLT), o Governo de Goiás anuncia a volta das viagens na antiga Estrada de Ferro Goiás, com trens turísticos. Diferentemente da ideia brasiliense, o projeto goiano conta com estações e uma composição preservadas. Mas também falta um estudo para apontar custos, benefícios e obstáculos.

O projeto do primeiro trem turístico de Goiás prevê um ônibus aberto, com opção de city tour com passeios por Goiânia até a estação de Senador Canedo, a 28 km da capital do estado. O primeiro trecho do trem iria de Senador Canedo a Bonfinópolis. Os trechos variam, em média, de 30km a 50 km. Sete das 14 estações (confira mapa) que podem integrar o roteiro foram restauradas pelo Instituto de Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (Iphan). Algumas servem como pontos de venda de artesanato.

A Ferrovia Centro-Atlântica, concessionária que administra a antiga Estrada de Ferro Centro-Oeste com transporte de carga, ofereceu uma locomotiva para fins turísticos. O Ministério do Turismo, o Governo de Goiás, o Iphan, o Serviço Brasileiro de Apoio às Micro e Pequenas Empresas (Sebrae) e representantes de 14 municípios goianos discutem o projeto. Os trechos que serão atendidos pelo trem turístico e a periodicidade das viagens serão definidos pelo estudo de viabilidade técnica e econômica, que deve ser concluído em novembro.

História

O apogeu e a decadência de Ipameri, no sudoeste goiano, estão diretamente ligados à chegada e partida do trem. A possibilidade de o município voltar a receber o serviço de transporte de passageiros pela estrada de ferro mexe com a população. “A euforia das pessoas é muito grande. Tem uma fatia da população muito saudosista. A outra é aquela que ouviu as histórias dos pais, dos avós e que fica maluca para entrar num trem”, conta Beth Costa, integrante do Consórcio Intermunicipal de Cultura da Estrada de Ferro.

O projeto do trem turístico tem um desafio a ser vencido em Ipameri. Os trilhos que levavam à estação do centro da cidade foram arrancados pelo Batalhão Mauá, em 1976, quando o trem de passageiros deixou de circular. A estrutura foi transferida para um local distante cerca de 4km do centro da cidade, onde foi erguida outra estação. “O acesso é bucólico, mas intransitável na época da chuva”, diz Beth Costa.

Os representantes de Ipameri no projeto do trem de turismo trabalham com duas possibilidades: a construção de uma mini-estação, mais próxima do centro urbano e pensada para receber turistas, e a construção do anel viário e o asfaltamento da via que leva à estação construída nos anos 1970. “Os estudos estão sendo feitos, estamos participando de seminários. Ainda não temos um prazo de quando teremos essa resposta.

Fotos: Antonio Cunha/CB/D.A Press - 31/3/17



A Estação de Pires do Rio, que após ser restaurada foi transformada em um Museu Ferroviário, é uma das 14 incluídas no roteiro do trem de passageiros voltado ao turismo

PERCURSO

O projeto do trem turístico em Goiás contempla 14 cidades



Mas acreditamos que o trem de turismo terá um **impacto** muito grande na cidade”, comenta Beth Costa.

Levantamento

Na semana passada, equipes lideradas pela Goiás Turismo começaram a levantar as informações sobre os municípios envolvidos para o estudo de viabilidade do trem de passageiros.

“Paralelamente a isso, publicamos um edital para contratar a empresa que vai fazer a viabilidade técnica, inspecionar o trilho, a bitola, definir o tipo de vagão. Isso deve custar R\$ 100 mil, que vamos custear”, conta Fabrício Amaral, presidente da Goiás Turismo. Só após a conclusão dos estudos, o próximo passo será conseguir a doação dos carros, prometida pela VLI.

Portanto, assim como o VLT entre Brasília e Valparaíso, não há verba e nem um custo estimado do trem turístico goiano. A atual administração do Distrito Federal prometera o VLT para março. Em junho, recuou e disse não haver mais prazo. Já o Governo Federal e a Goiás Turismo, a agência estadual criada para fomentar o setor, anunciou que o serviço turístico sobre trilhos entraria em operação



Uma das locomotivas que operavam na Estrada de Ferro Centro-Oeste, exposta em Pires do Rio: concessionária vai doar uma para as viagens

» Para saber mais

Brasil tem 28 roteiros

O turismo ferroviário brasileiro tem 28 roteiros de trens de passageiros, entre os que oferecem viagens regulares e passeios. São oferecidas viagens das mais variadas formas. Há Trem do Forró (do Recife a Cabo de Santo Agostinho, em Per-

nambuco), Trem do Vinho (entre Bento Gonçalves e Garibaldi, no Rio Grande do Sul), Trem das Águas (de São Lourenço a Soledade, em Minas Gerais), trem que liga cidades históricas e os mais modernos, de longo curso, como os que ligam Belo Horizonte (MG) a Vitória (ES), com 664km de distância; e Carajás (PA) a São Luís (MA), que transporta cerca de 300 mil passageiros por ano ao longo de 892km de trilhos.

até o fim deste ano. Ontem, Fabrício Amaral admitiu não ter como definir uma data.

O presidente da Goiás Turismo disse que o serviço será prestado por meio de concessão. A escolha das empresas tocarão o projeto só ocorrerá em 2020. “Baseado na experiência de Curitiba-Morretes, acreditamos que o potencial é para transportar o mesmo número de passageiros por dia, ou seja,

360 ou mais. Temos uma região belíssima, com muita história, cultura e gastronomia. Além disso, é um projeto que os municípios acreditam”, ressalta Amaral.

Dos 300km previstos, o Governo de Goiás pretende inaugurar ao menos dois trajetos, que somam 50km, até o fim de 2020, mesmo sem saber se haverá empresa interessada em assumir o serviço.

Transformação

Pires do Rio transformou a sua estação em um Museu Ferroviário. Em Ipameri, a estação funciona como centro cultural, biblioteca e Arquivo Histórico da cidade. Silvânia também restaurou a antiga estação ferroviária e prepara hotéis fazenda e um Centro de Atendimento ao Turista (CAT), sonhando com o trem turístico.

Mudanças

Ipameri inaugura a sua primeira estação ferroviária em 1913. Ela trouxe o desenvolvimento local, com as primeiras fábricas, a energia elétrica, agências bancárias, entre outros. Diante das modificações das linhas na região, a estação foi fechada e, em 1976, construída outra, que levou o trem para fora da cidade.