

DF

SOBRE TRILHOS

SOBRE TRILHOS

DF

Há 50 anos chegava a Brasília, pela primeira vez, um trem de passageiros. No início da série de reportagens *DF sobre trilhos — A glória do passado e a incerteza do futuro*, o *Correio* conta histórias de pessoas para quem esse tipo de transporte significou muito

À espera do TREM

» ADRIANA BERNARDES » MARIANA NIEDERAUER

"Toda cidade nasce à margem de um rio, do leito de uma estrada de ferro, de uma rodovia ou à beira do mar. Brasília foi diferente. Nascu sozinha, no meio do Planalto. Para ter água, o homem fez um lago artificial. Para ter estrada, o asfalto é que veio em sua direção, e como o mar está a mil metros na vertical e a mil quilômetros na horizontal, a solução foi trazer também o trem."

O texto publicado em caderno especial do *Correio Braziliense* em 24 de abril de 1968 resumia a importância da chegada do trem a Brasília. O meio de transporte era tratado como patrimônio da cidade e aguardado por pelo menos oito anos, quando surgiu a primeira promessa de sua chegada.

O fotógrafo Eduardo Roberto Stuckert registrou o momento para a publicação especial. Carregava suas rolêflex, como de praxe, na pauta mais importante do dia. A cidade parou para ver e o trem não decepcionou: chegou sem atraso. Delírio, choro, palmas, risos e gritos marcaram o momento. "Vieram a euforia e a emoção", resume Roberto Stuckert, hoje com 76 anos, que estava ao lado do pai no momento da chegada da locomotiva.

Na Brasília repleta de candangos, muitos deles vindos de Minas Gerais e de São Paulo, locais atendidos pela linha férrea, aquele instante representou a esperança. De estar mais perto de casa. De testemunhar o desenvolvimento da cidade que ajudaram a levantar do barro vermelho. Para Stuckert, o filho, o acontecimento foi tão importante quanto o dia da inauguração da nova capital. "O trem foi uma coisa bonita", afirma.

Os moradores, no entanto, só puderam embarcar na locomotiva meses mais tarde. Há exatos 50 anos, em 16 de dezembro, às 12h15, o imponente Expresso de Prata, o mais moderno meio de transporte de passageiros da década de 1960, da então Companhia Mogiana, estacionou na Cidade Livre.

Paíra no ar um cheiro adocicado, mistura do aroma de laranja, pipoca e outras comidas vendidas no improvisado de grandes eventos. Crianças, mais de 1 mil, corriam pela estação Bernardo Sayão (leia Você sabia?), ao redor e dentro dos vagões, explorando cada centímetro do primeiro trem de passageiros de Brasília.

Assim como boa parte da população, Roosevelt Dias Beltrão, 68 anos, hoje comerciante, estava na estação quando o Expresso de Prata chegou. Era gente para todo lado. Mais de 3 mil, segundo os registros da época. "Embarquei no trem algumas vezes. Tinha uma fazenda entre Luziânia e Cristalina (cidades de Goiás próximas de Brasília). Ia de trem pelo prazer de andar de trem. Quando chegava à estação, descia, tomava umas pingas e ia a pé ou chamava alguém para me pegar na rodovia. Era bom demais", conta.

A ligação dele com o Expresso de Prata começou porque o pai, Djalma da Fonseca Beltrão, foi condutor de trem. Era ele quem picotava os bilhetes, fiscalizava os vagões e dava a ordem para a partida. A convite do *Correio*, Roosevelt refez a viagem, de carro.

A primeira parada é a própria estação Bernardo Sayão. Afastados da via, a cobertura e a sequência de bancos de madeira de frente para os trilhos não deixam dúvidas do passado. "Era a chegada do progresso, a ligação de Brasília com São Paulo e com o Rio Grande do Sul. E representou um frete até 40% mais barato. Eu tinha uma adega de vinhos e queijos. As mercadorias demoravam até um mês e meio para chegar. Porém, valia a pena. Foi bom para os negócios de todo mundo."

O progresso chegou

Aos 96 anos, Mário de Almeida já fez de tudo um pouco. O primeiro emprego foi na então Estrada de Ferro Central do Brasil. Começou como agente de estação, uma espécie de faz-tudo, e terminou como diretor comercial da Rede Ferroviária Federal,

fundada em 1958. Na tarde de 16 de dezembro de 1968, ele estava entre as quase 3 mil pessoas à espera do trem. "Onde chega a ferrovia, chega o progresso. Ouvi isso de um capira uma vez e nunca esqueci. É a mais pura verdade. O abandono dos trilhos foi uma péssima decisão. É lamentável", resume o homem de voz firme e passos lentos, apoiado por uma bengala.

Ele embarcou uma única vez no Expresso de Prata. De Brasília a Araguari, viajou no vagão leito, com camas. De Araguari para São Paulo, no compartimento com poltronas acolchoadas na cor vermelha. Havia ainda um terceiro vagão, onde as cadeiras eram de madeira. "Tinha restaurante, bebida, era uma viagem muito confortável e tranquila para quem não tinha pressa de chegar", conta Mário.

Saudade

Da Bernardo Sayão, a reportagem segue pela BR-040 por aproximadamente 100km. À esquerda, uma estrada estreita e, logo à frente, uma sequência de casas uma ao lado da outra, mesmo modelo, pouca variação nas cores e a poucos metros dos trilhos. É a Estação Calambau. A figura de José Martins Duarte, 80 anos e seis meses, como faz questão de frisar, chama a atenção. Baixo, corpo franzino, chapéu na cabeça e uma enxada na mão, ele arranca o mato próximo do trilho. "Trabalho aqui, não. Plantei umas sementes de abóbora logo ali e estou tirando mato", resume.

Logo outras pessoas aparecem. Entre elas, Dorinha Taveira Rosa e Lázaro Paulino Neto, ambos de 65 anos. Um casal de namorados, cujas vidas se entrelaçaram há mais de 40 anos, mas só se juntaram agora. O finado marido de Dorinha, com quem ele teve dois filhos, era empregado da companhia de trem.

Já Lázaro chegou ali com o pai quando tinha apenas 7 anos. "Meu pai era o 'faz-tudo' na estação. Aqui fiz amigos, namorei, mas nunca casei. Agora estamos juntos", conta Lázaro, olhando para Dorinha. "A avó dele, a dona Rita, era benzedeira. Morava ali pra cima", aponta Dorinha para o alto do morro, agora ocupado apenas pelo cerrado.

Dorinha ficou viúva há 28 anos. Saiu da vila, mas não aguentou de saudade do lugar onde viveu quase a vida toda. Voltou para a casa herdada do finado marido e, um tempo depois, reencontrou Lázaro, que vive na residência que foi do pai dele, ex-funcionário da estação. O amor floresceu. "Eu sinto muita saudade (do trem de passageiros). Muita mesmo! Isso aqui era cheiro de gente. Tinha o barzinho ali e a bilheteria era lá (diz apontando para dois quadros na parede)", relembra Lázaro. "Se ele (trem) voltasse a circular, eu visitaria meu neto em Catalão e meu filho em Brasília. Nossa, eu fico emocionada só de pensar", completa Dorinha, com a voz embargada.

O cheiro de goiaba e manga madura, aos montes nos pés e debaixo das árvores, perfume do caminho, da primeira casa até o prédio abandonado da estação. Segurando a mão de Dorinha, Lázaro também se emociona. "Os melhores momentos da minha vida, eu vivi aqui." Ele faz uma pausa, olha em volta, e continua. "Ainda sou muito feliz. Eu a encontrei e estamos bem. Mas olha, menina, esse trem, ele tem que voltar a circular. Ele mexe com isso aqui, traz vida, ajuda a economia do povo."

Quando começam a conversar sobre o passado, Lázaro recorda-se de quando Roosevelt Beltrão frequentava a estação. Eles mencionam pessoas e descobrem que muitas já morreram. "É uma alegria e uma tristeza estar aqui. Reviver os tempos de glória e ver tudo abandonado é lamentável", diz Roosevelt olhando em direção à sucata de uma máquina usada para levantar os trilhos durante os reparos e uma prancha — nome técnico para uma caixa de metal onde se transporta mercadorias pelos trilhos.

Fotos: Arthur Menescal/Esp. CB/D.A Press



ArquivoCB/CB/D.A Press



Expresso de Prata e Minuano, primeiros trens de passageiros, chegam a Brasília

VOCÊ SABIA?

A Estação Bernardo Sayão fica na região administrativa do Núcleo Bandeirante. O local foi um dos principais acampamentos durante a construção de Brasília. Naquela época, era chamado de Cidade Livre. As primeiras casas foram construídas em novembro de 1956 e seu destino era ser um entreposto comercial para fornecer alimentos, equipamentos, materiais de construção e produtos de primeira necessidade e serviços para os candangos. Ganhou o "apelido" de Cidade Livre pela isenção de impostos. Além dessa versão oficial, há outra, contada por quem construiu Brasília: a qualquer hora que se chegava, o comércio estava aberto e caminhões eram carregados e descarregados de mercadorias, dia e noite.

Fonte: Instituto do Patrimônio Histórico Artístico Nacional (Iphan) e relatos orais de pioneiros de Brasília.



Tiago se lembra até hoje da primeira viagem que fez de metrô, na infância. Mais tarde, se tornou piloto dos carros

Novas expectativas

Seis anos depois da última viagem do trem de passageiros do Distrito Federal, o progresso bate à porta mais uma vez, em 17 de agosto de 1998. Novamente, 3 mil pessoas se acotovela na Estação Central para ver o início da circulação do Metrô. É a chamada operação branca, no trecho de 22km entre Samambaia e a Praça do Relógio, em Taguatinga. A obra começou em 6 de janeiro de 1992, mesmo ano em que o Bandeirante, trem inaugurado em abril de 1981, parou de circular e colocou fim ao transporte de passageiros por linha férrea em Brasília.

Tiago da Silva Fernandes era ainda menino e não se aguentava de curiosidade para ver de perto o tal metrô. Ele não se recorda ao certo qual idade tinha, uns 7 ou 8 anos, talvez, quando embarcou pela primeira vez no carro, ou vagão, como é mais conhecido. Estava com o pai e a irmã quando chegou à estação Shopping. "Nunca me esqueci daquela viagem. Eu queria saber tudo: quem pilotava, como parava. Ele (o pai) não conseguia responder, porque também não sabia, mas explicou que não precisava puxar a cordinha, como no ônibus, para o metrô parar", recorda-se.

O que Tiago não sabia é que, aos 20 anos, receberia a chave e pilotaria, ele mesmo, o Metrô. "Passou um filme pela minha cabeça. Senti um misto de medo e nervosismo. É muita responsabilidade conduzir mais de 1,4 mil passageiros." E como é ser piloto de Metrô? "É a melhor profissão do mundo", define.

Adiantamentos

Quando as obras do Metrô foram lançadas, o compromisso do então governador Joaquim Roriz era concluir 40km de trilhos, 33 estações, o túnel de Taguatinga e as centrais de operações totalmente informatizadas em dois anos e três meses. Mas não foi isso o que aconteceu.

A operação definitiva do Metrô de Brasília ocorreu a partir de 2001, com a inauguração do trecho de Samambaia, Taguatinga, Águas Claras, Guará e Plano Piloto. A viagem começou às 10h34 e chamou a atenção dos passageiros pela rapidez: oito minutos de Samambaia a Águas Claras. Os carros estavam lotados e, a cada estação, cerca de 200 pessoas se aglomeravam para ver o metrô chegar.

Lá em Samambaia, onde tudo começou, boa parte dos moradores ainda se lembra do primeiro dia em que o metrô rodou, em 17 de agosto de 1998. "Meu pai (Joaquim) estava aqui. Estacionou a kombi na frente para vender caldo de cana. Foi assim durante 15 anos. Até que, em 2013, autorizaram a gente a construir o quiosque", conta Andréia Angélica de Santana, 40, que trabalha com a irmã Adriana, 36.

Os passageiros ainda podem tomar o caldo de cana que Seu Joaquim preparava. Mas, agora, têm

mais opções: salgadinhos fritos na hora, salgadinhos, sucos e café quentinho estão entre as opções. E o movimento não dá trégua. Uma estudante de cabelos encaracolados chega apressada: "Esse pastel foi frito agora?", pergunta. "Não, mas posso fritar", responde Adriana. "Estou atrasada. Me dá um salgadinho e um suco de lata." E lá se vai a moça, abraçada aos cadernos, atabalhoada, pedindo desculpas pela falta de tempo para falar com a reportagem.

É assim, entre um cliente e outro, que Andréia relata como as casas e os terrenos são disputados na região depois da chegada do transporte sobre trilhos. "Aqui todo mundo quer morar perto do metrô", diz. "Menina, minha irmã morava naqueles predinhos ali, sabe onde é?", pergunta um rapaz, boné na cabeça, óculos escuros espelhados, camiseta vermelha cavada, bermuda esverdeada em tom verde-oliva desbotado. Os prédios a que se refere são os que margeiam os trilhos da estação de Samambaia Sul até quase chegar ao Terminal Samambaia, onde o metrô começou a ser construído.

E continua. "Então, minha irmã morava lá. Pagava R\$ 800 de aluguel. Faz uns dois meses que mudou lá para baixo (diz, apontando em direção ao setor que fica atrás do ponto final do metrô na cidade) e, agora, paga R\$ 400. Quatroceentoss", frisa, pausadamente. O homem pede um café e sai assim como chegou: sem dizer o nome, onde vive, qual a profissão.

Casamento

As estações de Brasília também colecionam histórias de amor. Mesaque Acioli, 25 anos, sabia da responsabilidade que tinha ao pedir em casamento a então namorada, Caroline. A jovem sempre dava o recado: queria um pedido inesquecível. E foi. A ideia surgiu quando Mesaque passava por uma apresentação cultural na estação de Águas Claras. Ali, os dois deram o primeiro beijo. Também era por onde passavam todos os dias para ir de casa, em Samambaia, ao Centro de Ensino Médio Ave Branca (Cemab), em Taguatinga.

Era maio de 2015, fim de tarde, horário de pico. Com o apoio da Administração Regional de Águas Claras, o jovem apaixonado aproveitou a música ao vivo da apresentação dentro da estação e, com cartazes nas mãos, explicou em texto o motivo de desejar ouvir o "sim" da amada. "Foi emocionante", resume Mesaque. "Ela aceitou e se emocionou, foi uma experiência muito bacana." Em fevereiro deste ano, celebraram o casamento no civil. Um mês depois, selaram a união em cerimônia religiosa no Parque da Cidade. (AB e MN)

» LEIA AMANHÃ
Como o transporte sobre trilhos transforma as cidades por onde passa



Roosevelt e Mário se lembram com carinho da época em que as locomotivas transportavam passageiros



Dorinha e Lázaro se reencontraram na região próxima aos trilhos que chegam ao Distrito Federal

Arquivo Pessoal



Mesaque e Caroline ficaram noivos na estação do metrô de Águas Claras, onde deram o primeiro beijo

► Agradecimento: Francisco Lima Filho/Cedoc/CB e Arquivo Público do Distrito Federal ◀



Segunda reportagem da série do Correio mostra como o transporte de passageiros sobre trilhos tem a capacidade de impulsionar avanços econômicos e sociais por onde passa. Apenas a chegada do VLT pode significar 113km a mais de trilhos na capital do país



Fotos: Wallace Martins/ESP, CB/D.A. Press



Manoel Campos Ferreira, morador de Samambaia, viu a cidade mudar quando o metrô chegou



Midian Gomes levou em consideração a proximidade da estação para comprar a casa

O Plano de Desenvolvimento de Transporte Público sobre Trilhos prevê um investimento de R\$ 13 bilhões em 20 anos

Plano para o futuro

» ADRIANA BERNARDES

» O desempenho do setor

Nos últimos cinco anos, o transporte de passageiros sobre trilhos no Brasil foi responsável por 14,33 bilhões de viagens

Ano	Passageiros transportados (em bilhões)	Varição (%)
2017	2,93	0,6
2016	2,91	-0,3
2015	2,92	1,7
2014	2,87	6,2
2013	2,70	

Projetos contratados ou em execução

Metrô

- » Ceará: Fortaleza, linha Leste (implantação)
- » Rio de Janeiro (capital): linha 4 (extensão)
- » São Paulo (capital): linha 2 verde, linha 4 amarela; linha 5 lilás (todas, extensão)

Trem urbano

- » São Paulo: CPTM - Linha 9, esmeralda (extensão)

VLT

- » Ceará: VLT de Fortaleza, trecho Parangaba-Mucuripe (implantação)
- » Goiás: VLT de Goiânia (implantação)
- » Mato Grosso: VLT de Cuiabá (implantação)
- » Rio de Janeiro: VLT carioca, linha 3 (extensão)

Monotrilho

- » SP: Linha 15, prata (extensão); linhas 17, ouro e 18, bronze (implantação)

Projetos com potencial para contratação ou início de obra até 2030

Metrô

- » Bahia: metrô de Salvador, linha 2, Aeroporto - Lauro de Freitas (extensão)
- » Distrito Federal: Linhas Samambaia e Ceilândia (extensão); Asa Norte (implantação)
- » Paraná: metrô de Curitiba, linha 1 (implantação)
- » Rio Grande do Sul: metrô de Porto Alegre, linha 1 (implantação)
- » São Paulo (capital): linha Laranja (implantação)
- » Minas Gerais: CBTU Belo Horizonte, linha 2 (implantação)
- » Rio de Janeiro (capital): linha 2 (extensão) e linha 3 (implantação)

Aeromóvel

- » Rio Grande do Sul: Aeromóvel de Canoas (implantação)

VLT

- » Maceió (AL): Centro-Maceió Shopping (implantação)
- » Salvador (BA): remodelação
- » Brasília (DF): Eixo Monumental e W3 (implantação)
- » Baixada Santista (SP): trecho 2 (extensão)
- » Sorocaba (SP): implantação

Trens regionais

- » Distrito Federal-Goiás: Trem Brasília-Goiânia (implantação)
- » Distrito Federal-Goiás: Trem Brasília-Luziânia (implantação)
- » São Paulo: trens intercity: São Paulo-Americana (implantação)

Fonte: ANPTilhos

Mais do que levar e trazer pessoas, o transporte de passageiros sobre trilhos é um indutor do desenvolvimento por onde serpenteia na paisagem urbana. E, se depender de projetos, o setor deve crescer consideravelmente nas próximas duas décadas, como mostra a segunda reportagem da série *DF sobre trilhos* — *A glória do passado e a incerteza do futuro*.

Pela primeira vez na história, o Distrito Federal elaborou um Plano de Desenvolvimento de Transporte Público sobre Trilhos (PDTT-DF). O estudo prevê investimentos de R\$ 13 bilhões em 20 anos. Caso sejam executados, o Distrito Federal passará a ter 128km de trilhos, sendo 113 de VLT (Veículo Leve sobre Trilhos) e 15km de metrô, além de 113 estações.

O primeiro elemento para tornar a proposta realidade é a vontade política. O gestor público é quem define quais são as prioridades do governo para cada área. No Brasil, desde a década de 1950, a opção tem sido pelo modal rodoviário. “É a única tábua de salvação da mobilidade do DF. Se não seguirmos esse plano, o resto (propostas para mobilidade urbana) é papo furado”, defende Marcelo Dourado, presidente do Metrô-DF.

Morador de Samambaia, Manoel Campos Ferreira viu de perto a cidade mudar assim que o metrô chegou. Quando se mudou para lá, há pouco mais de 20 anos, havia uma casa aqui, outra acolá. Mas eis que um dia a terra vermelha começou a ser rasgada por máquinas e o vaivém de trabalhadores delineava o que seria



Confira o especial completo em especiais.correio braziliense.com.br/df-sobre-trilhos

a primeira estação da Companhia do Metropolitano do Distrito Federal.

“Depois que inaugurou, isso tudo em volta mudou. O comércio chegou e mais gente quis morar aqui. Hoje, tem de tudo: hospital, banco, supermercado, escola”, admira-se o servidor público de 59 anos, que sonha em trocar a casa onde vive por outra, ainda mais perto da estação.

Os prédios foram erguidos ao longo da linha férrea, separados apenas por uma rua. Do outro lado, uma área verde com torres de distribuição de energia e mais casas. Nas imediações de cada estação, predomina a mistura de cheiros do comércio informal: do pequi ao frescor do coentro e da hortelã, passando pelo aroma do pastel frito na hora. Pega-se quem passa por ali pelo estômago ou no grito. É um tal de “olha o bolo no pote, bolo no pote”, “olha o espetinho, está quentinho”, “queijo trança, queijo minas”.

Valorização

Era fim da tarde de uma terça-feira quando Midian Gomes

fez a feira numa banca de verduras em frente ao Terminal Samambaia. Mudou-se para a cidade há pouco mais de um ano. Um dos critérios para a compra do imóvel levou em conta a proximidade do metrô. “Quanto mais perto do metrô, mais cara é a casa. Encontramos diferença de preço de até R\$ 20 mil”, relembra.

Presidente do Metrô-DF, Marcelo Dourado afirma que trilho traz desenvolvimento social e econômico. “Ele agrega valor e promove a expansão imobiliária e financeira no mundo todo. Quando lançamos a expansão do sistema de Samambaia, este ano, já começou uma movimentação em função disso. É natural.

Todo mundo quer morar perto do trilho”, diz.

Planejamento

Mas somente construir trilhos não basta. É preciso planejar todo o sistema de transporte observando a vocação de cada microrregião da cidade, explica o Pastor Willy Gonzales Taco, diretor do Centro Interdisciplinar de Estudos em Transportes (Ceftru), da Universidade de Brasília (UnB).

“Há estações com vocação comercial, para a conexão urbana ou industrial. Elas precisam ser adequadamente distribuídas no espaço urbano. Além disso, os sistemas (ônibus, metrô, VLT e BRT) precisam ser

complementares. Não podem concorrer entre si, porque, senão, um deles vai morrer.”

Taco destaca ainda que o espaço urbano precisa ser requalificado. “O entorno de uma estação próxima da rede hospitalar precisa ter calçadas, iluminação, segurança, informações, frequência de linhas e integração”, diz.

Outro cuidado deve ser o de escolher o modelo certo para cada área. Segundo Taco, o VLT, por exemplo, tem limitação de velocidade e capacidade. Mas serve muito bem ao propósito de reordenamento do espaço urbano. Onde circula, torna o ambiente mais amigável, faz com que o comércio tenha mais vida e convida as pessoas a caminhar e a conviver.

Expectativa

O anúncio da expansão da linha em Samambaia já movimentou a cidade. Corretor credenciado há 22 anos, Lúcio Varlone Pereira de Sá diz que as pessoas já fazem planos de comprar casas e terrenos onde acreditam que serão as duas novas estações. “Como a promessa de ampliar a linha vem desde o Roriz (ex-governador Joaquim Roriz), os negócios ainda não começaram a se concretizar. Mas, assim que isso andar, a valorização é certa”, afirma.

Pereira explica que uma casa na Quadra 107 hoje, onde o metrô vai chegar, custa cerca de R\$ 160 mil, valor que pode saltar para R\$ 200 mil. “Eu vi isso acontecer quando o metrô chegou a Samambaia. Muitas das casas próximas das estações viraram comércio. A história deve se repetir.”

A vez do transporte de alta capacidade

» ADRIANA BERNARDES
» MARIANA NIEDERAUER

Nos últimos cinco anos, o transporte sobre trilhos no Brasil foi responsável por levar passageiros em 14,33 bilhões de viagens. O número deve crescer assim que obras em execução no DF em São Paulo e no Rio de Janeiro sejam concluídas (veja quadro).

Na avaliação da superintendente da Associação Nacional dos Transportadores de Passageiros sobre Trilhos (ANPTilhos), Roberta Marchesi, a única solução para

resolver os gargalos da mobilidade urbana das grandes e médias cidades é o transporte de alta capacidade. “Os gestores já sabem onde são os corredores estruturantes. É preciso, agora, dotá-los de um transporte capaz de dar celeridade, segurança e regularidade para o movimento diário de pessoas”, defende.

Para ela, isso vai acontecer a partir do momento em que o governante encarar o problema como prioridade. “São projetos grandes, não dá para entregar em apenas quatro anos. Então,

alguém vai começar para outro terminar. Além disso, o investimento é alto. Um dos caminhos é recorrer às parcerias público-privadas ou concessões”, aponta.

Entorno

No início do mês, o presidente Michel Temer assinou medida provisória que altera a Lei nº 13.089, de 2015, o chamado Estatuto da Metrópole. Com a mudança, que atende a pleito do governador eleito, Ibaneis Rocha (MDB), o DF passou a ser incluído

na previsão legal e seus municípios, hoje conhecidos como Entorno, tornam-se Região Metropolitana. Os impactos econômicos da iniciativa dependem da infraestrutura de transportes.

Na avaliação do presidente da Federação das Indústrias do Distrito Federal (Fibra), Jamal Bittar, o setor poderia ser beneficiado com alternativas de mobilidade sobre trilhos. “Isso sempre foi muito bem-vindo, só que nunca executado. Toda a sociedade, especialmente o setor produtivo, é como solução, não só uma alternativa”.

SECRETARIA EXECUTIVA DEPARTAMENTO DE ADMINISTRAÇÃO

MINISTÉRIO DA AGRICULTURA, PECUÁRIA E ABASTECIMENTO

COORDENAÇÃO GERAL DE RECURSOS LOGÍSTICOS DIVISÃO DE COMPRAS

AVISO DE LICITAÇÃO

Pregão Eletrônico nº 26/2018 UASG 130005

Processo nº 21000.003749/2018-16 Objeto: Contratação de empresa para Prestação de serviço de garantia, suporte técnico e expansão de solução de armazenamento de dados, para o Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento - MAPA, conforme condições, quantidades e exigências estabelecidas neste Edital e seus anexos. Data do certame: 27/12/2018 às 09:00h. O Edital e seus Anexos encontram-se disponíveis no Sistema de Compras Governamentais - www.comprasnet.gov.br/ / <http://www.comprasgovernamentais.gov.br/>

YAN DE OLIVEIRA CARVALHO Pregoeiro Oficial do MAPA



CAMINHOS de oportunidades

» ADRIANA BERNARDES
» MARIANA NIEDERAUER

Com uma frota de 1.769.003 veículos, com crescimento médio de 3% ao ano, o Distrito Federal assiste ao aumento dos deslocamentos de carro e à redução do uso do transporte público. O Plano de Desenvolvimento do Transporte Público sobre Trilhos (PDTT-DF), a que o Correo teve acesso com exclusividade, mostra que, em 1990, 32% das viagens eram feitas de automóveis ou motocicletas, índice que passou para 49,5% em 2016. No mesmo período, os trajetos de ônibus e de metrô caíram de 36,1% para 27,7%, apesar da expansão da malha.

O levantamento também revela que os moradores da capital estão andando menos a pé. No período analisado, as caminhadas de até 500 metros despencaram de 32% para 20%. O único aumento constatado foi no ir e vir de bike. Se, em 1990, o percentual era tão baixo que nem aparecia no gráfico, em 2016, esse modo de transporte apareceu como o responsável por 2,8% dos deslocamentos. Pontuou pela primeira vez em 2009, mesmo ano em que se intensificou a construção de ciclovias na cidade, inclusive com aprovação da Lei nº 4.397, que criou o Sistema Cicloviário do Distrito Federal.

A terceira reportagem da série DF sobre Trilhos — a glória do passado e a incerteza do futuro mostra que promover a mobilidade urbana é reconhecer o transporte como um direito social de todos os cidadãos: dos que vivem na miséria aos que se encontram nas mais altas faixas de renda. Elaborar projetos que atendam às necessidades de todos exige do gestor público uma visão holística da cidade e dos seus moradores.

Mais do que investir na oferta de ônibus, metrô, trem ou veículo leve sobre trilho, é preciso proporcionar deslocamentos integrados, como preconiza a Política Nacional de Mobilidade Urbana (leia O que diz a lei) e em consonância com as Lei de Uso e Ocupação do Solo (Luos) e do Zoneamento Ecológico-Econômico (ZEE), dois instrumentos legais que norteiam para onde a cidade vai crescer e onde as indústrias vão se instalar.

No caso do DF, os planos do metrô para as próximas duas décadas é tirar do papel um projeto antigo do Veículo Leve sobre Trilhos (VLT) ao longo de toda a W3 e implantar o mesmo sistema no Eixo Monumental. Diferentemente do plano anterior, as árvores da W3 serão preservadas. "A ideia é alargar a calçada dos comércios, transformando o espaço num imenso calçadão. E o VLT desce numa via exclusiva no sentido Setor Hospitalar-Asa Norte. Os carros subirão pela W3 sentido Norte-Sul. Quem quiser fazer o trajeto de carro Sul-Norte seguirá pela rua atrás do comércio ou das residências", adianta Marcelo Dourado, presidente do Metrô-DF.

Já no Eixo Monumental, o VLT começaria na Rodoferrviária, sentido Praça dos Três Poderes. Entre a Praça do Cruzeiro e o Memorial JK, ele passaria para o lado Norte da rodovia e desceria até a Esplanada (veja mapa). "Esse trajeto leva em conta as regiões com o maior número de pessoas atendidas. No começo, os moradores do Cruzeiro, do Octogonal e do Sudoeste. Depois, dos órgãos dos governos e setor de esportes", cita Dourado. O traçado definitivo depende do projeto funcional, uma segunda etapa que analisa todos os fatores da região, como a existência de cabos subterrâneos, galerias de água e a parte ambiental.

Qualidade de vida

Publicação lançada na última semana pelo Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea) coloca a mobilidade urbana entre os principais desafios do país para os próximos anos. A constatação central é de que a população de baixa renda que habita as periferias se afasta cada vez mais das áreas onde se localizam as oportunidades de empregos, de acesso à cultura e à educação.

De acordo com o documento Desafios da Nação, que traça caminhos possíveis para a melhoria desse cenário e o aumento das chances de mobilidade social, é importante que os gestores públicos pensem de maneira conjunta as questões habitacionais, de mobilidade urbana, uso do solo e meio ambiente.

Um dos índices da deterioração das condições de transporte urbano no país apontado



Uso do transporte de massa tem caído no DF nos últimos anos, enquanto cresce a opção pelo uso do carro ou moto nos deslocamentos diários



Na contramão do que preconizam as políticas de transporte, o DF tem quase a metade dos trajetos feitos de automóveis ou motocicletas e o tempo gasto neles é cada vez maior. Melhoria da mobilidade urbana exige, além do investimento em transporte público, projetos voltados ao desenvolvimento social

O futuro

Veja como ficará a cidade nos próximos 20 anos, caso o Plano de Desenvolvimento do Transporte Público sobre Trilhos (PDTT-DF) seja executado.

Metrô:

- Expansões das Linhas de Ceilândia e Samambá e construção da primeira estação da Asa Norte;

Corredores de Veículo Leve sobre Trilhos (VLT)

- Hélio Prates-Estrada Parque Ceilândia-Eixo Monumental;
- Aeroporto - W3 Sul e Norte
- Eixo Norte
- Taguatinga - Recanto das Emas



pelos Ipea é o aumento no tempo gasto no trânsito para deslocamentos casa-trabalho. Nesse quesito, o Distrito Federal perde apenas para Rio de Janeiro e São Paulo, regiões metropolitanas onde a população precisa reservar mais tempo, em média, para esses trajetos.

O morador da capital federal gastava pouco mais de 30 minutos, em média, em 2001. Em 2015, esse tempo saltou para 40, segundo dados da Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios (Pnad) elaborados pelos autores da publicação do Ipea.

Na Rodoviária do Plano Piloto, as lamentações pelas dificuldades do transporte público se

repetem entre os usuários. No espaço em reforma, as vidas de passageiros, comerciantes e trabalhadores informais se entrelaçam diariamente, ainda que por apenas alguns minutos.

Moradora de Planaltina de Goiás, a diarista Denise Silva, 34 anos, leva um tempo ainda maior que o apontado pela pesquisa: uma hora e quarenta minutos de casa até o Sudoeste, onde faz faxina pelo menos uma vez por semana. Cerca de 60km separam as duas localidades. A necessidade de aumentar a renda familiar vale o sacrifício.

"Em Brasília (nome popular de Planaltina de Goiás), a faxina é R\$ 70 e quase ninguém

precisa. Aqui em Brasília, dependendo do lugar, pagam até R\$ 170. Então, pego meus dois ônibus e aproveito o tempo para ficar olhando o celular", conta.

E, como ela, há uma multidão de descontentes. Celulares e fones de ouvido são companheiros inseparáveis de quem enfrenta a exaustiva jornada do transporte público. Vez ou outra também se vê os olhos ávidos nas páginas dos livros e revistas. O sushi man Michael Lucas Barros Pereira, 31 anos, é da turma do fone de ouvido. Ele vive em São Sebastião e trabalha no Sudoeste. O trajeto é percorrido entre uma e duas horas. Enquanto sacoleja dentro do ônibus,



Insegurança: Aline Manoela já foi assaltada no caminho até a estação



João Batista, morador de Ceilândia, reclama do intervalo entre os trens

Michael se queixa da falta de pontualidade do coletivo e da redução da frota no período noturno. "A passagem é cara pra gente passar por tudo isso", critica.

Mais opções

O pesquisador do Ipea Rafael Pereira, um dos responsáveis pelo capítulo da publicação que trata de moradia, mobilidade urbana e governança da política urbana no país, explica que um dos elementos mais importantes na construção da política de transportes é pensar em "justiça distributiva", ou seja, entender

quem vai se beneficiar dessa política pela qual todos estão pagando. "Em diversos países europeus, nos Estados Unidos e no Canadá, por exemplo, o investimento em transporte não é um fim em si mesmo. É um meio para facilitar o acesso da população a escolas, parques, áreas verdes, visitar parentes", elenca.

Existe um consenso, de acordo com o especialista, de que as políticas nessa área deveriam beneficiar mais a população vulnerável e de baixa renda, com o objetivo de reduzir desigualdades. "Expandir o investimento no transporte público é, em última instância, expandir as opções dessas pessoas."



Cultura no Metrô: entaves da mobilidade são temas de rappers em batalhas travadas na estação

Instrumento de desenvolvimento social

Às 16h40 de um dia de semana, a Rodoviária do Plano Piloto está lotada. Silêncio não há por ali. É um vaivém frenético de passageiros. O ronco dos motores dos ônibus obriga quem quer um dedo de prosa a elevar em dois ou mais tons o volume da voz. O primeiro desafio para novos usuários é a informação sobre linhas, horários e itinerários dos coletivos, assim como para encontrar a estação de metrô.

Quem chega à Rodoviária pelo Conjunto Nacional dá de cara com uma escada rolante. Cada centímetro da plataforma é disputado por ambulantes: vende-se de tudo ali: roupas íntimas, calças, blusas, sapatos, acessórios para telefone e frutas. O cheiro de pastel frito na hora, acompanhado de caldo de cana — um dos mais tradicionais da cidade — se mistura ao aroma do pequi, vendido por litro; da siriguela verde ou amarelinha; e das pinhas.

Para se chegar ao metrô, mais uma escada rolante e o barulho vai ficando para trás. O bilhete pode ser comprado na hora: R\$ 5 para qualquer destino. Aos 45 anos, a dona de casa Telma Batista faz a primeira viagem de metrô da vida. "Dá um frioquinho na barriga. Parece avião quando está subindo", compara, enquanto segura firme na lateral da cadeira a cada vez que o metrô arranca.

Telma é de Manaus e chegou ao DF há dois meses para tentar a vida. "É melhor que andar de ônibus. Fico com medo, vai numa velocidade, né?"

O meio de transporte é apenas um item da lista de necessidades diárias do cidadão nos seus deslocamentos. Há outros fatores, como a conectividade, a qualidade, os custos e as condições de percurso de casa até o ponto de embarque. Mesmo usuários do Metrô, sistema com alta aprovação nas pesquisas de satisfação, têm queixas do sistema.

João Batista, 71 anos, mais do que deles vividos em Ceilândia, leva uma hora e quarenta minutos de ônibus para fazer o trajeto da casa dele até o centro de Brasília. De metrô, apenas 50 minutos. "É muito bom. Mas anda muito cheio e o intervalo entre um trem e outro deveria ser menor", diz.

O professor de matemática Edmilson de Melo e Silva, 50 anos, tem impressão parecida. Ele testemunhou os benefícios que a chegada do metrô trouxeram a Ceilândia, em 2006. O tempo que levava para chegar da cidade até o campus da Universidade de Brasília (UnB), na Asa Norte, diminuiu cerca de uma hora, mas ele acredita que muita coisa ainda precisa melhorar.

"A chegada do metrô a Ceilândia foi de muita festa, porque, nós, moradores, sofremos muito com o transporte. A cidade cresceu e o transporte não", resume. E, ao longo desses anos, ele ajudou a promover mudanças que resultaram na melhoria do serviço à população, entre elas, possibilidade de levar a bicicleta no vagão.

Hoje, como integrante do Movimento Popular por uma Ceilândia Melhor (Mopocem), participa de projeto em parceria com a UnB e organizações não governamentais, como Rodas da Paz e Andar a Pé. O objetivo é mapear problemas encontrados nos percursos até as três estações que atendem a região — segurança, condições das calçadas e das ciclovias, entre outros — e apresentá-los ao poder público.

rotina de insegurança até chegar à estação central de Ceilândia. "Já fui assaltada uma vez. Minha irmã, duas. Tem pouca iluminação e há muitas pessoas em situação de rua nas imediações da estação. Mas, depois que você entra, é seguro", afirma.

Impedimento

A segurança é um dos fatores que definem a escolha do transporte público. Na publicação Trânsito: um olhar da saúde sobre o tema, lançada na última semana, o consultor em segurança viária Victor Pavarino, da Organização Pan-Americana da Saúde, escritório regional da Organização Mundial da Saúde (OMS) para as Américas (Opas/OMS), escreve que as violências, nas suas mais diversas formas, podem provocar a desistência de viagens ou o acesso a bens e serviços por impedimento à mobilidade.

Por isso, os gestores dos sistemas de transporte precisam trabalhar em conjunto com os governos locais a fim de garantir um ambiente seguro ao usuário, não apenas dentro dos veículos, como também no seu entorno, "entendendo a mobilidade como uma questão de inclusão e desenvolvimento social, possibilitando às pessoas o acesso à cidade e aos serviços que ela proporciona", completa o especialista.

Pavarino também aborda o tema do ponto de vista da equidade e mostra que as mortes no trânsito fazem mais vítimas entre as classes mais pobres, justamente a parcela da população com menos acesso aos atendimentos emergenciais e aos tratamentos pós-traumáticos de longo prazo. "É um mito dizer que o acidente de trânsito é democrático e qualquer um pode ser vítima", afirma.

Um dos fatores que explicam a maior vulnerabilidade dos mais pobres, segundo ele, está no fato de que esta parcela da sociedade é menos influente e menos considerada pelas políticas de mobilidade. "Há um privilégio do deslocamento pelo transporte individual motorizado. O empenho para recuperar vias é maior que o observado na recuperação e construção de calçadas, por exemplo. Quem se vira com ônibus ou metrô faz um percurso complementar a pé ou de outro modo, mais exposto a riscos, mais vulneráveis e desassistidos."

As dificuldades de acesso ao transporte público estão na ponta da língua de quem produz cultura na periferia. É o caso de Christopher Oliveira, o Cortez MC, como é conhecido. Os caminhos por onde passam os trilhos se tornaram pontos de encontro para as batalhas de rima que ele ajuda a promover próximo às estações do metrô.

Entre as mais tradicionais, estão as da estação Ceilândia Sul e Terminal. Com a colaboração de outros rappers, as batalhas improvisadas seguem os estilos ideologia — com teor crítico ao respeito de questões sociais — e gastação mais cômico.

Saúde, política, educação, futebol e preço do transporte público estão entre os temas abordados nos versos. "O intuito é trazer cultura e conscientização, além de um pouco de entretenimento e diversão. Normalmente, a gente tenta levantar reivindicações do dia a dia, sobre segregação e desigualdade", exemplifica Christopher. (AB e MN)