

FerroviaSem Brasília: Retrato do Transporte Ferroviário no Brasil

Lucas Ponte MESQUITA¹
Susana DOBAL²
Universidade de Brasília, Brasília, DF.

RESUMO

O ensaio “FerroviaSem Brasília” é uma denúncia fotográfica sobre a situação em que se encontra o transporte ferroviário no Brasil. Depois de uma breve história do transporte ferroviário no país, apresentamos uma pesquisa com dados empíricos da situação atual, levando em conta programas do governo que demonstram o contraste entre a teoria e a prática. O ensaio também apresenta uma sessão extra com mapas de outros países exemplificando as densidades de malhas ferroviárias em seus territórios. Várias fontes foram consultadas durante toda essa pesquisa para montagem e realização de um roteiro para embasar e informar o leitor e visitante do site sobre o caos que se tornou esse transporte no Brasil. Após cinco meses de análises, pesquisas e saídas de campo para resultar nessa Fotorreportagem produzida por Lucas Ponte e orientada pela Professora Susana Dobal.

PALAVRAS-CHAVE: Brasília; Denúncia; Falta de Investimentos; Precarização; Transporte Ferroviário.

1 INTRODUÇÃO

O Ensaio Final traz uma pesquisa completa baseada em cinco eixos principais:

- Breve Resumo da História do Transporte Ferroviário no Brasil;
- As construções e a Inauguração do Transporte Ferroviário em Brasília;
- O Programa de Investimento em Logística;
- O Resultado Prático do Programa e a Situação das Ferrovias em Brasília Hoje;

¹ Aluno e único autor estudante do 5º. Semestre do Curso Comunicação Social, habilitação em Jornalismo. email: lucasponte@outlook.com

² Orientadora do Trabalho. Professora do Curso de Jornalismo da FAC-UnB. Email: sudobal@gmail.com

- Alguns exemplos e algumas informações para servir de comparação sobre o Transporte Ferroviário no Mundo.

Identificado os eixos para organizar as fotografias: os dois primeiros eixos foram direcionados as fotografias históricas, resultado de pesquisa realizada através de consulta e pesquisa pela internet. O terceiro e quarto eixos, são talvez os principais, devido ao alto caráter de denúncia das fotografias. Essas fotografadas foram realizadas por mim em diferentes saídas de campo em Brasília. O último eixo, mais breve de todos, mostra alguns mapas para servir de comparação com sistemas de transportes ferroviários de outros países, no aspecto densidade, e algumas informações numéricas extras.

O Link para o site:

WWW.lucasponte.wix.com/ferroviasebrasil

2 OBJETIVO

O objetivo desse trabalho é denunciar as condições que as esferas governamentais deram para o transporte ferroviário brasileiro. Esse transporte que não possui uma grande história de construções ou investimentos. Além disso, alertar a população e o governo da importância desse transporte com exemplos da sua participação em outros países e incentivar propostas que possam iniciar processos de investimentos no transporte ferroviário brasileiro. Encontrar problemas para pensar em soluções.

3 JUSTIFICATIVA

Diante desse cenário de trens abandonados, mal cuidado, espaços precários, limitação total de carga, baixa infraestrutura, nenhum acesso a população, poucas linhas que cortam a imensidão desse território, essa fotorreportagem se justifica na importância do transporte ferroviário com seu alto valor econômico agregado e na condição de esquecimento que foi dado ao mesmo. Não se veem empenho de autoridades, não se veem

cobrança por parte da população, não se veem interesses privados que sejam suficientes para o desenvolvimento desse setor. Mas para validar toda essa denúncia e esse alerta foi preciso estudar todas as condições que levaram a realidade atual, e qual a origem da negligência perante esse setor. Com um histórico completo: informativo e explicativo o valor desse trabalho é páreo a eficiência do transporte ferroviário e a dimensão astronômica do problema que se situou em nosso país.

4 MÉTODOS E TÉCNICAS UTILIZADOS

A primeira etapa do trabalho foi definir o objeto de estudo por meio de análise das propostas que se podem abordar e das condições de acessibilidade a informação e as fotografias que se pretendiam retirar. Após definir o caminho que a pesquisa irá seguir, o próximo passo foi às saídas de campo. Com a realidade embaixo do nariz, a ideia genérica do abandono e do caos ganhou curvas bem definidas pelo contato direto desses ambientes. Algumas dificuldades de acesso foram registradas principalmente porque um dos locais é privado e não foi permitido o acesso formal por meio de identificação para pesquisa e reportagem jornalística. Diante desses problemas, soluções não formais tiveram que ser adotadas diante das dificuldades impostas por autoridades que não desejariam a execução e a finalização de um trabalho desses. Algo há esconder existe nesse cenário.

Com o faro jornalístico aguçado, essas dificuldades despertaram desejos ainda maiores de se realizar essa denúncia por meio de fotografias reais, e informações diversas que retratassem essa difícil realidade. Toda a pesquisa textual foi construída após muitos dias de análise e verificação de informações e textos disponíveis online. Após a difícil etapa de reunir e organizar todo o material que poderia ser utilizado, um roteiro foi desenhado com base no desejo inicial de construção do trabalho e das informações que estavam acessíveis. Roteiro esse que sofreu muitas alterações com o andamento do projeto e de novas saídas de campo, consolidou-se num modelo explicativo inicial histórico com base em pesquisa online, direcionando para um viés mais informativo com dados atuais e trechos opinativos individuais de quem teve contato profundo com o tema durante todo esse tempo.

5 DESCRIÇÃO DO PRODUTO OU PROCESSO

Nessa parte destacarei cinco trechos da pesquisa realizada unida a fotografia referente no site de origem. Essa escolha foi definida diante da importância contextual do trecho em relação à carga informativa ou explicativa que traz consigo, de forma a oferecer já no *paper* um panorama do caminho que segue em toda a pesquisa. Primeira parte também presente pelo sua necessidade óbvia de abertura e encerramento.



A primeira ligação ferroviária até Brasília começou a ser planejada em 1956, quando se fez um levantamento dos preços para que a Viação Férrea Centro-Oeste chegasse à nova capital. O primeiro trecho estudado seria de “Brasília – Surubi (GO)” (em verde no mapa). Esse trecho seria comum a duas ligações que surgiriam a partir dele: “Brasília – Pires do Rio (GO)” (ponto marrom no mapa) e “Brasília – Pirapora (MG)” (ponto laranja). O traçado foi aprovado em 1957.



“Com a chegada do primeiro trem, Brasília consolida-se, definitivamente, como capital da República”, disse o Presidente Costa e Silva. Na altura do quilômetro 20, já havia muita gente dos dois lados dos trilhos: mulheres com crianças no colo, bandeirolas, homens que andaram de ônibus ou de caminhão para saudar o primeiro trem. Na estação Bernardo Sayão, começa o foguetório. Era 10h17: o trem chegara quase no horário. O dia 21 de abril de 1968 foi um dia de festa na capital do País.



Em 1960 o governo anunciava: “As largas avenidas edificadas terão trens a percorrê-las, buzinando, orgulhosos, entre os modernos armazéns, depósitos e os quatro pátios: o pátio da estação, do Setor de Indústria e Abastecimento, do Setor de Inflamáveis, do Setor de Abastecimento e Armazenagem”. Hoje nada se vê ao redor dessa área, os trilhos por ali estão desativados, e a placa anuncia a total contradição: “A Cidade do Automóvel agradece”.



O programa [Programa de Investimento em Logística] prevê investimentos de R\$ 99,6 bilhões em construção e/ou melhoramentos de 11 mil km de linhas férreas. O projeto ferroviário tem como diretrizes principais: provisão de uma rede ferroviária ampla, moderna e integrada; cadeias de suprimentos eficientes e competitivas; e modicidade tarifária. Porém ainda bem distante da realidade, literalmente.



Os motivos são os custos elevadíssimos para o setor logístico e para os clientes em potencial (agroexportadores, mineradoras etc.). Já no cenário internacional, os lucros avançam: a Alemanha consegue alta margem de lucro ao revender o café barato que compra no Brasil apenas por distribuí-lo na Europa, graças à sua rica malha ferroviária. Como confiar após ver o cenário de um trem abandonado que não é nem recolhido?



Mesmo quando se fecham os acordos, eles acabam não cumpridos. E o governo? O governo fingiu que não viu, não cobrou. Principalmente através da Agência Reguladora, ANTT. Afinal não é a prioridade do governo, muito menos das concessionárias que fecham o acordo, muitas sujeitas ao lobby das montadoras de veículos interessadas em atrasar o processo. Enquanto isso, o tempo passa e apenas o mato avança.

6 CONSIDERAÇÕES

Na parte histórica e inicial do projeto denominei aos títulos uma unidade “Primeiros ...” correspondente as primeiras informações interligadas ao contexto da foto e do trecho do projeto. Após todas as informações principais, eu elaborei um apêndice com informações diversas sobre o transporte ferroviário no mundo, alguns dados numéricos de forma a servir de comparativo com a realidade brasileira. Após esse trecho encerrei o trabalho com texto curto opinativo conclusivo:

O mundo aflora desenvolvimento tecnológico no setor ferroviário. No Brasil, a subordinação aos interesses das montadoras de automóveis acentua a dependência do transporte rodoviário Sua viagem de trem acabou, desça e compre um Carro. O país que mais desperdiça seus recursos naturais e sua imensa extensão territorial agradece. (MESQUITA, 2015).

Todo trabalho você encontra no link: lucasponte.wix.com/ferroviasebrasil
Descubra o trabalho ao passar o mouse sobre cada foto para ler o texto. Boa viagem!

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ARAÚJO, D. M. **Um trem para Brasília**. Goiás: Revista Estradas de Ferro, 1968.

Revista Manchete, Jun, 1968. Centro Oeste nº 87 (1º-Fev-1994). Disponível no link <http://doc.brazilia.jor.br/Ferrovia-Historia-Brasilia/1968-04-21-primeira-viagem-Trem-Brasilia.shtml>

Outros Links:

Entrevista Deputado Paulo Feijó para o Programa "Palavra Aberta" da Rádio Câmara

<http://www2.camara.leg.br/camaranoticias/radio/materias/PALAVRA-ABERTA/472452-FALTA-DE-INVESTIMENTOS-NAS-FERROVIAS.html>

<http://www.logisticabrasil.gov.br/ferrovias2>

<http://www.transportes.gov.br/public/arquivo/arq1345056805.pdf>

<http://www.logisticabrasil.gov.br/antt-divulga-carta-de-intencoes-dos-bancos-para-investimentos-em-concessoes-de-ferrovias>

http://www.valec.gov.br/acoes_programas/Downloads/MapaFerroviasValec_28_07_2014.pdf

<http://www.indexmundi.com/map/?t=0&v=113&r=xx&l=pt>

<http://www.logisticadescomplicada.com/situacao-do-transporte-ferroviario-no-brasil/>