

## Tarcísio e Glória internados

Glória Menezes, de 86 anos, e Tarcísio Meira, de 85, estão internados no hospital Albert Einstein, em São Paulo, com covid-19. A informação foi confirmada pela assessoria de imprensa do casal. Até o fechamento desta edição, o ator estava intubado na Unidade de Terapia Intensiva (UTI), e a atriz, com sintomas leves, encontrava-se no quarto.



## 150 milhões de imunizados

O Brasil superou a marca de 150 milhões de doses contra a covid-19. De acordo com o Ministério da Saúde, 106 milhões de brasileiros — o que representa 66,3% da população com mais de 18 anos — receberam a primeira dose. A D2, ou dose única, foi administrada em 44,8 milhões de pessoas, atingindo 28% do público-alvo.

## 990 mortes

O país registrou 990 mortes pelo novo coronavírus em 24 horas, de acordo com o Conselho Nacional de Secretários de Saúde (Conass). No acumulado, o Brasil soma 562.752 mortes. Com mais 43.033 registros, o número de casos chegou a 20.151.779.



# Na estação do esquecimento

Marcelo Ferreira/CB/D.A Press



Ferrovário aposentado Davi Fernandes reclama do baixo investimento no setor e lamenta abandono

O ferrovário aposentado Davi Fernandes, 52 anos, passava de carro em frente à estação ferroviária Bernardo Sayão, no Núcleo Bandeirante, no fim da manhã de sexta-feira, quando foi abordado pela reportagem. Filho de ferrovário, irmão de ferrovários e cunhado de ferrovários, o homem fez dos trilhos a própria vida, e se incomoda ao falar dos problemas enfrentados pelo setor no Brasil. Não os nega, mas sente como se traísse ao comentar os defeitos de sua maior paixão, embora seja vizinho do esquecimento, já que mora em uma casa a poucos metros do terminal que só não está abandonado porque virou habitação para... ferrovários.

Davi veio para Brasília com o pai, que trabalhou na construção dos trilhos que trariam o Trem Bandeirante para a nova capital. “A gente tem isso no sangue. Eu gosto de ferrovias. A gente fica revoltado com o abandono”, confessa. Para o ferrovário aposentado, o baixo investimento no setor em décadas é resultado de interesses políticos e econômicos nas rodovias, tanto para o transporte de carga quanto para o de passageiros. “Você pega o trem Luziânia-Brasília que tanto falaram. Se você implementa, não tem empresa de transporte rodoviário que vá competir. Será mais barato, mais seguro e atende toda a população”, exemplifica.

Também ferrovário aposenta-

do, Sebastião Picolo, 62 anos, mora em um espaço que ocupa cômodos que antes pertenciam a um bar na estação ferroviária. Assim como Fernandes, trabalhou na Rede Ferroviária Federal (RFFSA). Morava em um alojamento da estatal que “estava caindo aos pedaços” e, posteriormente, foi transferido para a estação desativada. Trabalhou na estatal até 1996, e foi demitido no processo de privatização. Ele recorda que, no início,

os moradores da estação dividiam dois banheiros públicos. “Hoje, cada um tem o seu. Cada governo que assume vem aqui, diz que vão nos tirar, que vão construir casas, mas nunca acontece nada”.

As letras de metal com o nome da estação estão caindo, vários bancos de concreto estão quebrados e, a uma centena de metros, parte do telhado de um galpão onde os trens descarregavam os vagões ao chegarem na capital

foi arrancada pelo vento. A situação só não é pior do que a da estação de Jardim Ingá (GO), a 42km de Brasília, que, mesmo incendiada, permanece de pé com as janelas dos guichês de venda de bilhetes exposto o interior usado como banheiro por moradores de rua. Pesquisador do doutorado em História da Universidade de Brasília, Guilherme Vilas Boas estuda a história do esquecimento do Trem Bandeirante.

## Questão cultural

O estudioso destaca que o esquecimento da linha pode ser relacionado ao abandono de toda a malha férrea brasileira, graças à fixação política e econômica por rodovias, que teve início no país durante o governo Juscelino Kubitschek. “Brasília é projetada e inaugurada pelo governo JK, que promove uma modernização alinhada ao automóvel e transporte rodoviário em geral. Com o advento do governo militar, a situação não mudou. Falando em conjuntura nacional, as ferrovias brasileiras estavam em período de decadência, com desinvestimento federal, estadual, municipal”, explica Vilas Boas.

Ele destaca que o abandono das ferrovias virou uma questão cultural. “Essas estações são elementos que reforçam que houve esse esquecimento. Não só esquecimento, mas silenciamento. O esquecimento é da esfera pública e privada. E o silenciamento, de tempos em tempos agentes do governo aparecem na estação Bernardo Sayão, falam que vão retirar essas pessoas e nada ocorre. Isso denota uma escolha. As coisas seguem como estão. E o silenciamento está ligado a essa escolha. E aí você silencia também a memória dessas pessoas”, alerta o pesquisador. (LC, RS e AF)

# Modernização na letra da lei

O desafio de modernizar o sistema ferroviário brasileiro passa, também, pela modernização da legislação e regulação do setor. É o que explica o diretor-executivo da Associação Nacional dos Transportadores Ferroviários (ANTF), Fernando Paes. Para ele, as normas atuais são antiquadas, em especial por conta das metas de produção que são exigidas das concessionárias. Da forma como é hoje, os operadores devem atingir um determinado nível de desempenho em locais onde não há muita demanda para o transporte de cargas, ou então, precisam carregar produtos que não são rentáveis para uma ferrovia, seja pelo peso, seja pela distância percorrida.

Como consequência, muitos trechos de ferrovias acabam abandonados ou têm pouco tráfego. Paes destaca a necessidade de melhorar a regulação que incide justamente sobre as concessões de transporte ferroviário, que ele considera um dos pontos mais importantes para o país. “Isso não faz sentido pela lógica econômica. O problema na regulação é que ela é muito focada na forma e não nos resultados, o que faz com que a operação ferroviária seja mais cara

do que ela precisaria ser, tornando o setor menos atrativo”, explica.

“Isso é ruim para todo mundo, em especial acaba impedindo que se façam investimentos para ampliar a capacidade de algum trecho das ferrovias. Não deveríamos ser obrigados a explorar trechos que não são economicamente viáveis, mas, sim, nos preocupar com a disponibilidade e a qualidade do serviço”, completa.

Representantes do setor e concessionárias aguardam a tramitação do PLS 261/2018, hoje parado no Senado, que trata da exploração indireta, pela União, do transporte ferroviário em infraestruturas de propriedade privada, além de autorizar a autorregulação ferroviária e disciplinar o trânsito e o transporte ferroviário. De acordo com o presidente da Associação Brasileira da Indústria Ferroviária (Abifer), Vicente Abate, o projeto trará capilaridade para o setor, por permitir a exploração das chamadas short-lines (linhas curtas, em tradução livre). Trechos pequenos que alimentam, nos Estados Unidos, por exemplo, 30% da malha ferroviária. O relator do PLS é o senador Jean Paul Prates (PT-RN).

“O PLS tem um mecanismo de

autorização menos burocrático, que concede o uso e autoriza a construção de ferrovias privadas com prazo de 25 a 99 anos renováveis”, conta. Na falta de ação do Congresso e do Executivo, estados já tomam frente no processo. “Esse mecanismo que esperamos que o Senado tramite, vote e aprove, tem sido feito pelos estados enquanto isso não ocorre. Minas Gerais fez seu decreto em 8 de junho, Mato Grosso, também, e São Paulo vai fazer. Mas, como lei federal, ele abarcará os estaduais. Isso dá capilaridade para o setor. Faz a indústria ferroviária crescer”, ressalta Abate.

O plano do Ministério da Infraestrutura é um aumento de 33% da rede ferroviária até 2035, em etapas. Abate avalia que, com o PLS, o país poderá chegar a 40% no período. “O transporte ferroviário é 30% mais barato do que o rodoviário. De construção de via, temos que desfazer o mito de que a ferrovia custa muito caro. Efetivamente, custa, mas o ciclo de vida dura mais de 30 anos. Então, acaba sendo muito mais barato do que a rodovia. E quem faz a manutenção da ferrovia é o operador privado, enquanto na rodovia é o Estado”, defende. (AF, LC e RS)

# Sinergia é etapa obrigatória

Todos os especialistas consultados pelo **Correio** alertaram para a necessidade de se investir em ferrovias, mas também na conexão entre modais, dando prioridade ao mais estratégico em cada região. Ao ressaltar a importância do desenvolvimento das ferrovias, é fundamental lembrar que o transporte rodoviário aparece na conta, no início e no fim da ponta do processo logístico.

É preciso destacar, ainda, a importância e o potencial mal explorado do uso de hidrovias no país. O país tem mais de 41 mil km de rios mal aproveitados. Do trio trem, rodovia e hidrovias, é o que tem maior capacidade de carga e o que menos polui. E sem investir na conexão entre caminhões, trens e barcos, o país perderá em eficiência, mesmo que passe a

cuidar bem das linhas férreas, da pavimentação asfáltica e organize o transporte aquaviário de cargas.

O professor de logística da Faculdade de Tecnologia do Estado (Fatecs) Guarulhos, Mogi das Cruzes e Zona Leste, Marcos José Corrêa Bueno, alerta. “Um dos nossos gargalos é a integração intermodal. Mesmo que a ferrovia tenha melhorado nos últimos anos, precisamos melhorar a integração”, exemplifica.

Pela extensão territorial do Brasil, como analisa o doutor em engenharia de transportes Luiz Miguel de Miranda, professor da Universidade Federal do Mato Grosso (UFMT), a intermodalidade deveria ser melhor explorada. Na avaliação dele, os caminhões não deveriam transportar cargas para distâncias superiores

a 500 km, visto a possibilidade de desgaste do veículo e do expediente puxado para o caminhoneiro, sem contar na quantidade de poluição ao meio ambiente.

“Se conseguirmos inserir uma malha ferroviária eficiente e eficaz, estaremos contribuindo com o país como um todo, sobretudo com as pessoas, com milhões de caminhoneiros que não dormem em casa e que prejudicam suas relações pessoais, familiares e de saúde. Eles andam 3 mil km para transportar, não vão em casa, estão sempre doentes, sofrem acidentes e ainda podem ser assaltados. Isso tem um custo social absurdo”, alerta. (AF, LC e RS)

>> **Leia amanhã As perspectivas do setor ferroviário.**



Boletim informativo das Organizações PauloOctavio

8 DE AGOSTO DE 2021 | BRASÍLIA/DF



## DIA DOS PAIS

SHOPPINGS TÊM PROMOÇÕES ESPECIAIS

Os shoppings das Organizações PauloOctavio desenvolveram campanhas promocionais e sorteios de produtos para celebrar o Dia dos Pais. Para receber o público com segurança, os protocolos sanitários estão sendo reforçados e a troca de notas das promoções está sendo realizada unicamente via aplicativo.

No **Taguatinga Shopping**, os clientes podem aproveitar a promoção Compre, Ganhe e Concorra para trocar notas por cupons e concorrer aos prêmios: a cada R\$ 350 em compras, além de participar do sorteio de três motos BMW Motorrad G 310 GS, o público poderá levar para casa um kit de ferramentas.

Na promoção compre e ganhe do **Brasília Shopping**, a cada R\$ 400 em compras, os clientes recebem um vinho Mancura Etnia Cabernet Sauvignon, da Grand Cru – limitado a até dois vinhos por CPF; e a cada R\$ 300 em compras, um voucher eletrônico é gerado para concorrer ao sorteio de 20 adegas climatizadas.

O **JK Shopping** celebra a data com o sorteio de três cervejeiras abastecidas e promoção compre e ganhe que presenteia clientes com uma caneca de chopp e cerveja artesanal Colorado. Já no **Terraço Shopping**, os clientes ganham um kit Men O Boticário nas compras acima de R\$ 300. Todas as premiações por compras são limitadas aos estoques.