

ESTAÇÃO BERNARDO SAYÃO

transporte público como eixo de desenvolvimento urbano

Introdução

O trem foi um dos primeiros tipos de transporte coletivo da história. Foi símbolo de progresso tecnológico para a sociedade industrial, por ter acelerado a circulação de informações, mercadorias e pessoas. Assim, as cidades cresceram ao longo dos trilhos. Com o tempo, os espaços de circulação ocupados pelos trens e bondes foram gradualmente alterados para atender aos automóveis particulares – iriam acabar em dominar as cidades, especialmente a partir do segundo pós-guerra.

Nos deslocamentos, a consequência foi a dependência de um transporte urbano movido por combustíveis fósseis. Esse processo foi vivido pelas cidades em crescimento de todo o mundo e chegou a um ponto em que o espaço não permitia mais a adição de novas vias, nem mesmo o alargamento das já existentes. Além disso, finalmente chegou-se à conclusão de que os esforços para melhorar o tráfego por meio de intervenções no sistema viário – para os automóveis particulares – iriam acabar em futuros congestionamentos e na saturação da infraestrutura de deslocamento.

O ônibus padrão predominou na cena urbana, a partir do século XX, buscando-se adequar à nova ordem industrializada do pós-guerra, porém, dividindo espaço com os carros e sofrendo com os congestionamentos. Mais tarde, percebeu-se a possibilidade de tipologias variadas para atender a demandas diversas, com ônibus de maior capacidade em corredores exclusivos, com rotas que necessitassem de pouca flexibilidade e mais rapidez de embarque e desembarque, e os micro-ônibus em áreas em que o transporte era até mesmo inexistente, melhorando o alcance em áreas periféricas, principalmente. Isso prova a necessidade da oferta de diferentes modos de locomoção que se adequem a diferentes regiões, seja por distância, por quantidade de passageiros, por configuração urbana, e a integração desses diversos meios.

Quanto ao transporte ferroviário, apesar de sua decadência no pós-guerra, existe um interesse crescente em reintegrá-lo à cidade da atualidade. Na verdade, grande parte dos países desenvolvidos possuem malhas ferroviárias muito bem consolidadas ao contexto urbano que servem como alternativa tanto para passageiros quanto para cargas, livrando a economia da dependência de um único modal. É o caso europeu, onde o trilhão nunca deixou de orientar o crescimento das cidades, apesar da dominância do automóvel.

O uso de transportes sobre trilhos é justificado pela capacidade de se deslocar um número grande de passageiros em corredores exclusivos, paralelos aos de ônibus e carros, que podem atingir os centros urbanos mais rapidamente, pois não se misturam nos congestionamentos rodoviários e, quando for o caso, têm prioridade em interseções.

A ferrovia no DF

Em novembro de 1956, Juscelino Kubitschek autorizou por meio de decreto o início do reconhecimento, dos estudos e projetos a serem realizados pelo Departamento Nacional de Estradas de Ferro para conectar a nova capital à Estrada de Ferro Goiás. Assim, a ferrovia chegou ao Distrito Federal, mas somente 8 anos depois da inauguração da nova capital, Brasília. Os passageiros que aqui chegaram da primeira viagem de trem desembarcaram na Estação Bernardo Sayão, em 21 de abril de 1968. Assim, o novo centro do poder político do país estava interligado nacionalmente à malha ferroviária.

Caracterizada como provisória, a Bernardo Sayão teve essa função para suprir a necessidade de uma estação ferroviária na capital, já que, em 1970, Oscar Niemeyer faria o projeto da Estação Ferroviária de Brasília, inaugurada em 1976. Entretanto, o Distrito Federal acompanhou a lógica rodoviária do país e a Estação Ferroviária, que seria a ponta de linha do ramal Brasília, ficou sem uso até a década de 1980 quando o governo cedeu o espaço para ser usado como terminal de ônibus interestaduais.

Em 1992, a Rede Ferroviária Federal S.A. foi incluída no Programa Nacional de Desestatização, criado no governo Collor. A partir disso, o domínio dos trilhos foi transferido para o iniciativa privada, que não demonstrou interesse no transporte de passageiros. E com a baixa do transporte de cargas pelas ferrovias, os trilhos ficaram abandonados assim como os espaços das estações. Hoje, muitas dessas edificações são usadas como moradia de antigos funcionários das ferrovias, desamparados pelo desuso dos trilhos. É o caso da Estação Bernardo Sayão.

Projeções de crescimento até 2023 no DF

As expectativas do transporte sobre trilhos no Distrito Federal incluem a extensão das linhas de metrô de Samambaia e Ceilândia, a implantação do metrô na Asa Norte, os VLTs do Eixo Monumental e da W3 e, finalmente, os trens regionais Brasília-Goiânia e Brasília-Luziânia, aproveitando o percurso da ferrovia já existente, a EF-050 (LU-Z/BSB). Para os trens regionais, o estudo de viabilidade foi contratado pela Superintendência de Desenvolvimento do Centro-Oeste - SUDECO.

O trem regional Brasília-Luziânia e a AMB

A intenção de utilizar o trilhão que liga Brasília à Luziânia como eixo de transporte de passageiros aparece em relatórios de diversos órgãos de planejamento do Distrito Federal. As cidades do entorno têm relação de dependência muito forte com o centro da capital principalmente em questão de locais de trabalho e ofertas de emprego. Ou seja, quando pensamos em planejamento urbano no Distrito Federal, é de suma importância que essas cidades do entorno, com relação direta com Brasília, sejam incluídas. Para se ter ideia, 45% da população ativa do entorno trabalha dentro do Distrito Federal, sendo mais da metade em Brasília. Por isso, 11 municípios do entorno do Distrito Federal compõem a Área Metropolitana de Brasília - AMB. Essa definição foi resultado do estudo de vários tipos de fluxos desses municípios com o DF: fluxo demográfico, fluxo de trabalho (o principal), de serviços de saúde, de serviços de educação, entre outros, e de compras de bens.

Dentre as 11 cidades da AMB, 6 se destacam por possuírem mais da metade da população ativa trabalhando dentro do DF, com destaque para Cidade Ocidental, Novo Gama e Valparaíso, pois estão localizadas ao Eixo Sul, justamente para onde segue o trilhão que liga Brasília à Luziânia. Apesar de não possuir percentual similar ao das outras 6, Luziânia tem fluxos de trabalho para o DF ainda muito relevantes.

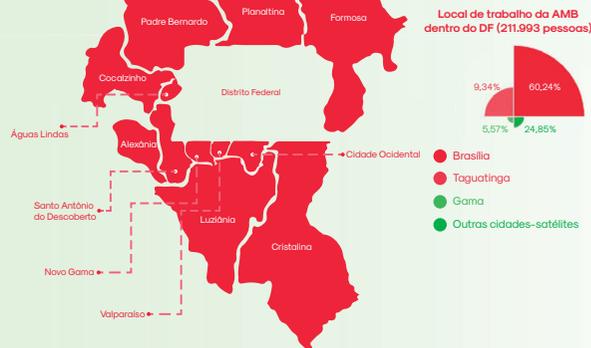
A ANPT/Trilhos recomenda que zonas mais afastadas dos centros urbanos, com demanda de 40 a 80 mil passageiros/hora/sentido, sejam atendidas por um sistema de trens urbanos. Esse contexto é próximo do que acontece entre Brasília e as cidades do entorno.

A Região Metropolitana de Brasília

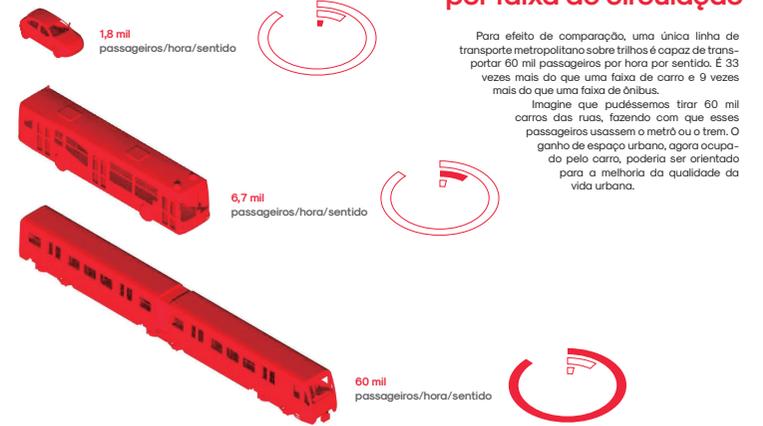
Local de trabalho da AMB (470.956 pessoas)



Local de trabalho da AMB dentro do DF (211.993 pessoas)



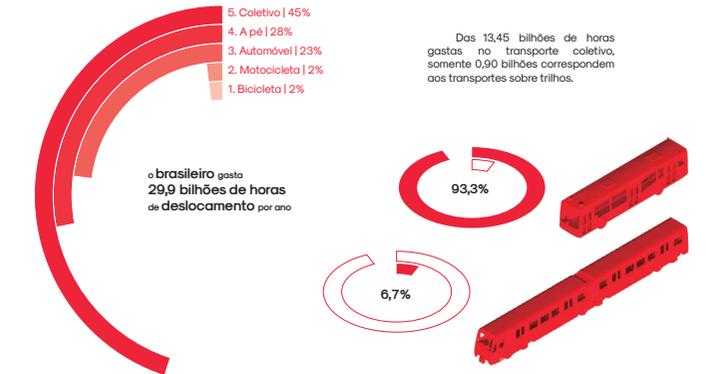
capacidade por faixa de circulação



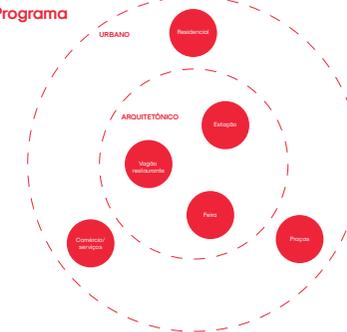
Para efeito de comparação, uma única linha de transporte metropolitana sobre trilhos é capaz de transportar 60 mil passageiros por hora por sentido. É 33 vezes mais do que uma faixa de carro e 9 vezes mais do que uma faixa de ônibus.

Imagine que pudéssemos tirar 60 mil carros das ruas, fazendo com que esses passageiros usassem o metrô ou o trem. O ganho de espaço urbano, agora ocupado pelo carro, poderia ser orientado para a melhoria da qualidade da vida urbana.

tempo gasto pelas pessoas por modal



Programa



A partir das diretrizes, foi realizado um novo programa arquitetônico que resultou em 2.590 metros quadrados de área para a nova estação, divididos em 4 setores, e 1.283 metros quadrados para o novo galpão comercial destinado à feira para produtores.

Ainda dentro da área de intervenção arquitetônica, é proposta a instalação de uma locomotiva com vagão restaurante restaurados que, além da atividade de comércio alimentar, teria a função de compor a paisagem.

O Park Way, como dito, é uma área de condomínios residenciais com comércio de zonas comerciais e de lazer público. Portanto, para os vazios do entorno imediato, são propostos usos mistos, residencial, comercial e de prestação de serviços, ao longo da via paralela à estação e à feira, promovendo o adensamento dessa área, além de espaços públicos como praças e um parque delimitando uma zona de proteção ambiental por onde passa o curso d'água mostrado no mapa de vegetação.

Por fim, foi definida uma Zona Especial de Interesse Social destinada a residências unifamiliares para atender demandas de habitação social e para onde seriam transferidas as famílias que hoje moram na estação e no galpão.