



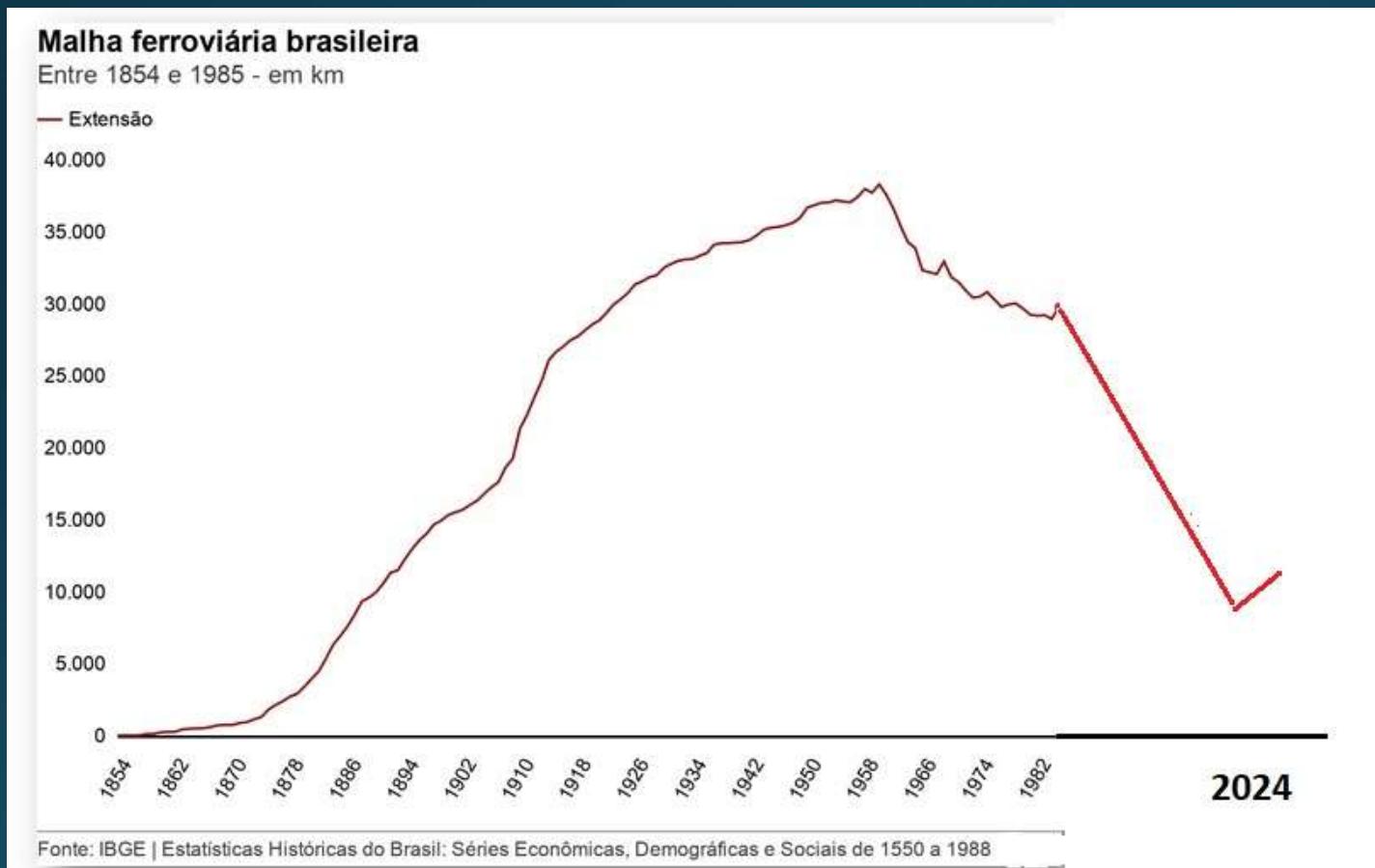
Retomada Ferroviária entre Brasília e Goiás
Luziânia – Valparaíso - Brasília



Em 1961 o Brasil tinha
39 mil Km de Ferrovias.

Hoje, o Brasil mantém apenas
13 mil Km, 99% só cargas.

O Brasil ficou para trás no transporte de passageiros por ferrovias



Antes da privatização das ferrovias, o Brasil tinha 39 mil km de ferrovias em operação.

Atualmente, mesmo com a entrada em operação de Ferrovia Norte-Sul, o Brasil tem aproximadamente 13,5 mil km de ferrovias em operação.

E somente 2 linhas operam precariamente o transporte de passageiros.

- À semelhança do modelo dos EUA, do Road Act de Eisenhower, JK suspendeu os investimentos em ferrovias e direcionou apoio do governo à implantação da indústria automobilística com a constituição do GEIA (Grupo Executivo da Indústria Automobilística).



- O Brasil teve o apogeu do sistema ferroviário até os anos 1955, quando JK decidiu que para modernizar o Brasil era necessário trazer a indústria automotiva.



HOJE
nas
estradas
do
Brasil

VOLKSWAGEN BRASILEIRO

em sua classe,
o carro mais vendido
em todo o mundo!

C\$ 496.000,



Consequência do Rodoviarismo, o Transporte é o setor que mais cresce na emissão dos Gases Efeito Estufa no Brasil

exame.

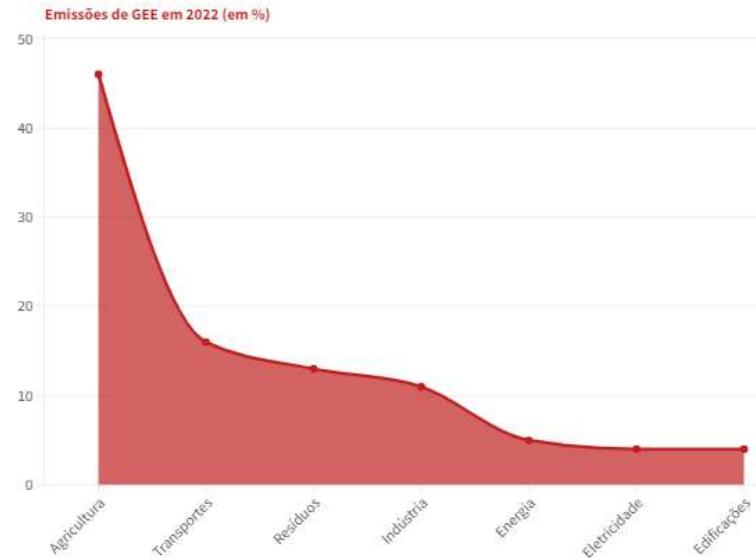
Com 53% de aumento, Transporte é o setor que mais cresceu em emissões no ano passado, diz pesquisa

O estudo analisou sete indústrias em mais de 20 países com informações da frente de Emissões para Pesquisa Atmosférica Global, da Comissão Europeia



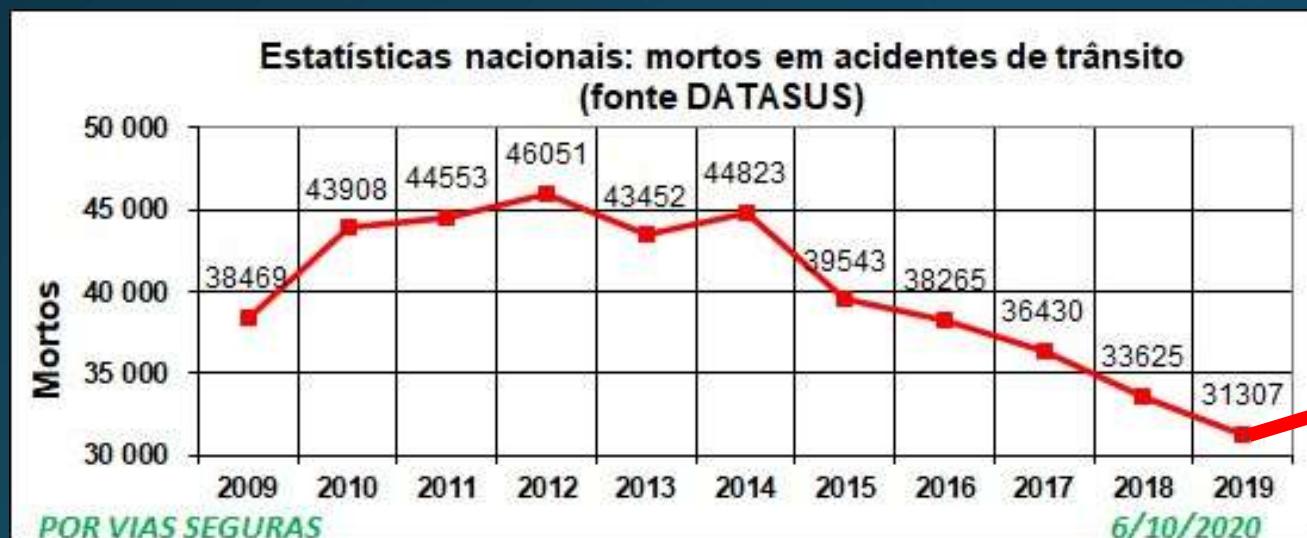
Agricultura, transportes e resíduos são as três áreas que mais emitiram **gases de efeito estufa** (GEE) no Brasil em 2022, é o que aponta o relatório *Net Zero Readiness Report 2023* da KPMG. Segundo o estudo, a agricultura foi responsável por 46% das emissões desses gases, enquanto transportes emitiram 16% e resíduos, 13%.

Emissões de GEE em 2022



FONTE: KPMG, com dados da EDGAR

De acordo com dados do Ministério da Saúde, em 2019 o país registrou 32.667 mortes em acidentes em vias e rodovias, número que subiu ligeiramente para 32.716 em 2020 e continuou a aumentar para 33.813 em 2021. Ou seja: um aumento de 3,5% em três anos.



2021
33.813 mortos

21 de Abril de 1968



Chegada do 1º Trem a Brasília. Veio de São Paulo, via Belo Horizonte até a estação Bernardo Sayão, entre o Núcleo Bandeirante e o Guará (DF). Passava por MG e GO até o DF.



Estação Calambau (Luziânia)



ESTAÇÕES FERROVIÁRIAS
do Brasil

**V. F. Centro Oeste (1968-1975)
RFFSA (1975-1996)**

CALAMBAU

Município de
Ramal de Brasília - km 346 (1972) GO-4146
Altitude: - Inauguração: 21.04.1968
Uso atual: aparentemente com trilhos
abandonada (2016)
Data de construção do prédio atual: 1968

HISTÓRICO DA LINHA: O ramal de Brasília foi aberto em 1968 até a estação de Bernardo Sayão, partindo da estação de Roncador-nova. Somente chegou à estação de Brasília no final dos anos 1970.

A ESTAÇÃO: A estação de Calambau (segundo os locais, o nome se pronuncia Calambau e não Calambá) foi inaugurado no ramal de Brasília, em 1968.

Ainda estava de pé em 2009, até que bem conservada externamente, mas depredada em seu interior. Ficava às margens do Km 60 da BR-050/BR-040 (coincidentes nesse trecho). O que chamava a atenção era a quantidade de casas do local, então quase todas desocupadas. Além das casas ainda havia um antigo alojamento, completamente abandonado. Nele existia a inscrição "2ª Seção", ao lado do logotipo da RFFSA. A estação era formada por 5 módulos. Existiam empresas de mineração nas proximidades (informações de Gláucio H. Chaves).

Em 2016 parecia abandonada.

ACIMA: Casas de turma ainda existentes em 2008, servindo como residências no pátio de Calambau (Foto Carlos Latuff, em setembro de 2008).

LATUFF 2008

Home
Estações - S. Paulo
A B C D E
F G H I J K
L M N O P
Q R S T U
V W X Y Z
VXY Mogiana em MG

Siga a linha:
Linha da E. F. Golaz
...
Engenheiro Amorim
Calambau
Posto Ipê

ESTIVE NO LOCAL: NÃO
ESTIVE NA ESTAÇÃO: NÃO
ÚLTIMA VEZ: N/D

Em outros estados:
AL AP BA CE ES
GO MA MG MS MT
PA PB PE PI PR
RJ RN RO RS SE
SC SP

Sobre o autor
Links

Estação Ipê (Jardim Ingá)



ESTAÇÕES FERROVIÁRIAS
do Brasil

V. F. Centro Oeste (1968-1975)
RFFSA (1975-1996)

POSTO IPÊ

Município de
Ramal de Brasília - km 406 (1972) GO-4145

Inauguração: 21.04.1968 com trilhos

Uso atual: desconhecido

Data de construção do prédio atual: 1968

HISTÓRICO DA LINHA: O ramal de Brasília foi aberto em 1968 até a estação de Bernardo Sayão, partindo da estação de Roncador-nova. Somente chegou à estação de Brasília no final dos anos 1970.

A ESTAÇÃO: O Posto Ipê foi inaugurado no ramal de Brasília, em 1968. Ainda está de pé em 2008. Ainda está de pé em 2008, até que conservadas externamente, mas depredada em seu interior. Essa estação já se chamou Jardim do Ingá, que também é o nome da povoação em que está localizada, às margens da BR-040/BR-050. Parece já ter tido um terceiro nome, cujas letras não são mais legíveis na inscrição da parede da própria estação. A estação, que também segue o mesmo projeto das demais, está tão mal-conservada quanto as outras. Entretanto, possui apenas 3 módulos, ao passo que as outras possuem 5. Na localidade ainda há várias residências de funcionários, um alojamento de funcionários que ainda é usado pela FCA, um depósito de sucatas e uma casa de automotriz, incluindo o veículo no seu interior. No alojamento existe a inscrição: "3ª Seção", ao lado do logotipo da RFFSA. Também possui caixa d'água de concreto, tal como as outras. Dela também parte um pequeno desvio particular, hoje utilizado pela Bunge para carregamento de grãos. É a última estação do ramal dentro do estado de Goiás.

(Fontes: Carlos Latuff, 2008; Gláucio H. Chaves, 2009; Gulas Levi, 1932-79)

Sobre o autor
Links


O Posto Ipê em setembro de 2008. Foto Carlos Latuff


O Posto Ipê em setembro de 2008. Foto Carlos Latuff

Atualização: 20.07.2009

Página elaborada por **Ralph Mennucci Giesbrecht**.

Estação Bernardo Sayão (DF)



ESTAÇÕES FERROVIÁRIAS
do Brasil

V. F. Centro Oeste (1968-1975)
RFFSA (1975-1996)

BERNARDO SAYÃO
Município de Brasília, DF
Ramal de Brasília - km 452 (1972) GD-3680
Inauguração: 21.04.1968 com trilhos

Última vez: 1968

ESTAÇÕES NO LOCAL: NÃO
ESTAÇÕES NA ESTAÇÃO: NÃO
ÚLTIMA VEZ: N/D

In-store shopping In-store pickup Share

Em outros estados:
AL AP BA CE ES
GO MA MG MS MT
PA PB PE PI PR
RJ RN RO RS SE
SC SP

Sobre o autor
Links

LATAM AIRLINES
PAGINA PROMO 88823

Imperatriz para Brasília
R\$ 0,00 + impostos a
Brasília.com

A partir de R\$234

HISTÓRICO DA LINHA: O ramal de Brasília foi aberto em 1968 até a estação de Bernardo Sayão, partindo da estação de Roncador. Somente chegou à estação de Brasília no final dos anos 1970. Em 1980 passou a sair de Roncador-Nova, abandonando-se a estação de Roncador que ficou no trecho velho do tronco da arena 270.

A ESTAÇÃO: A estação de Bernardo Sayão foi inaugurada no ramal de Brasília, em 1968. Seu nome homenageou o engenheiro e geodrigo Bernardo Sayão, idealizador e construtor da rodovia Belém-Brasília, falecido em 16 de janeiro de 1959. Também foi vice-governador de Goiás e um dos diretores da NOVACAP, empresa que

ACIMA: Plataformas da estação de Bernardo Sayão, em outubro de 2009 (Foto: Sébastien Gerolimini).
CONTEÚDO: Brasília. "A estação fica uns 16 km antes do trem chegar à Brasília. Quando o ministro Andradezinha correu para "inaugurar" a ferrovia, em 21 de abril de 1968, a única solução viável para ele era fazer a festa em Bernardo Sayão ("algas EIK")" (Flávio Cavalcanti, 2006). Mauro Bondi conta sobre sua primeira viagem de trem a Brasília em 1969: "Foi nesse trem (SP-Brasília) que fomos fazer o vestibular em Brasília, em dezembro de 1969. Confesso que chegamos desbrulados, e nem sei como consegui entrar na UnB após essas 24 horas de viagem. Campinas-Brasília. Na chegada na estação (de Bernardo Sayão) pegamos uma carroça, movida a burro mesmo, que nos levou até o Núcleo Bandeirante e de lá uma carona até a estação rodoviária de Brasília onde encontramos amigos que tinham viajado de carro (um DKW). Viajamos em vaquinha pulman e enchemos a cara de cerveja". (Fontes: Sébastien Gerolimini, 2006; Flávio Cavalcanti, 2005-6; Glaucio H. Chaves, 2009; Guia Levi, 1933-79).

A estação em 2005. Foto Flávio Cavalcanti

A estação em 2009. Foto Flávio Cavalcanti

A estação em 2013. Foto Flávio Cavalcanti

A estação em 9/2019. Foto Sébastien Gerolimini

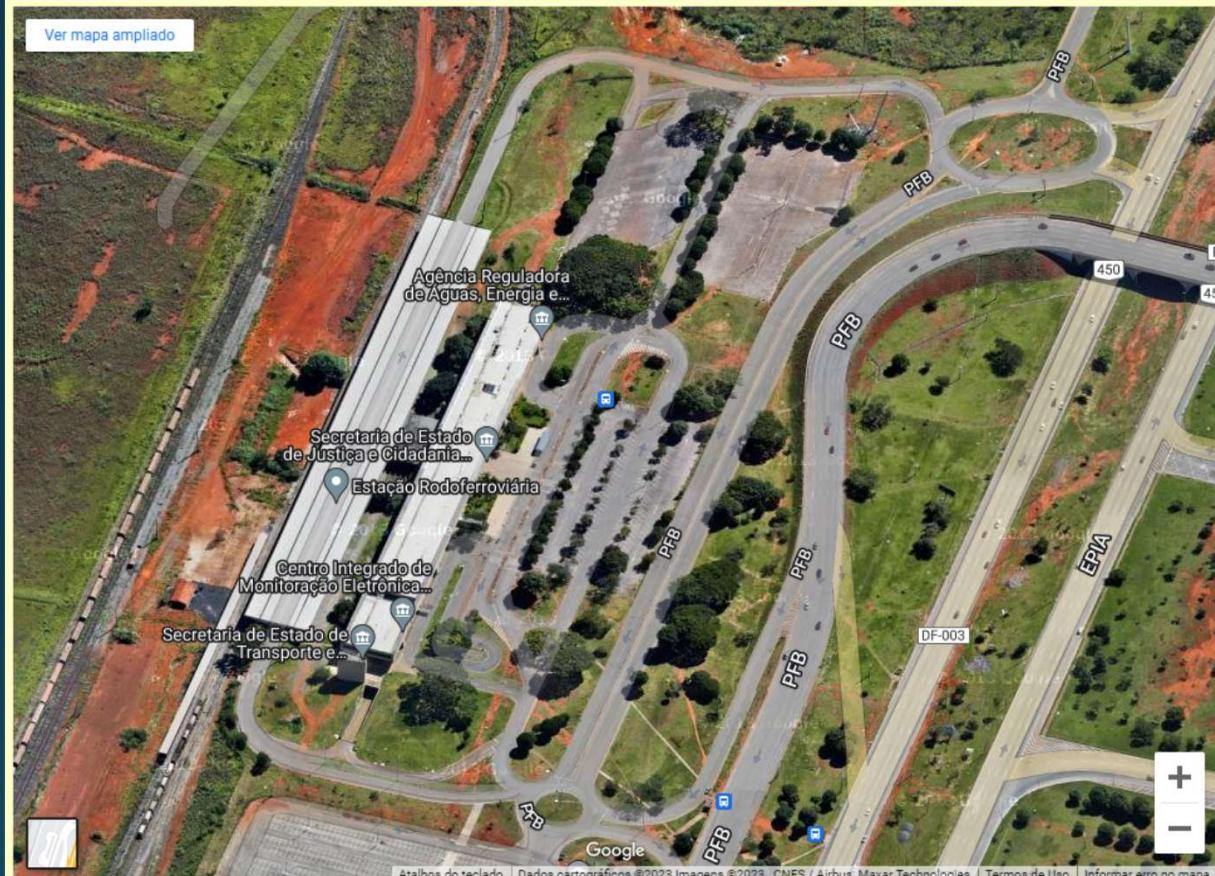
Atualização: 18.09.2011

Fonte: Universidade dos Estados da Amazonas, Manaus/CEC/UFAM

Brasília ou Rodoviária (DF)



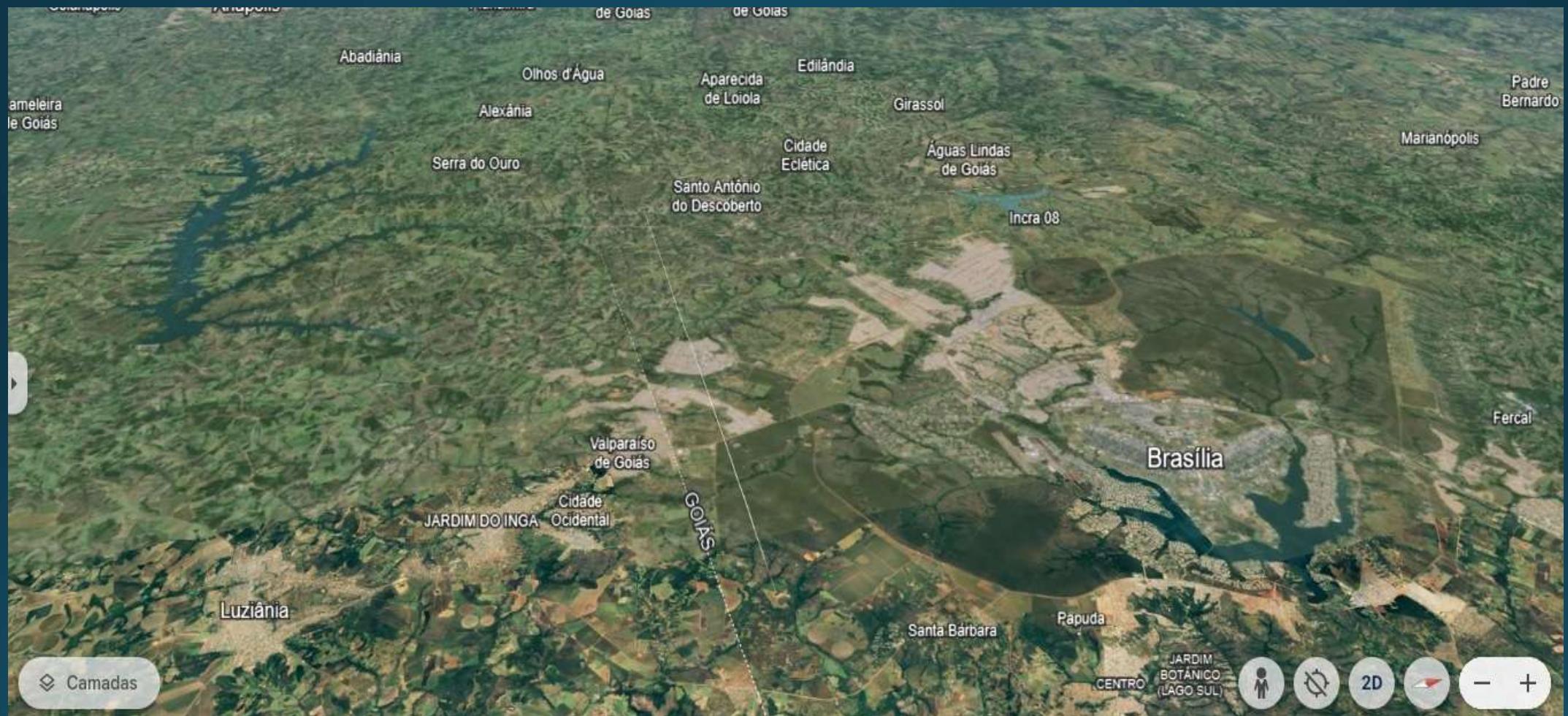
Brasília ou Rodoferroviária (DF)



Vista atual da Rodoferroviária (2023), incompleta e sem trens e vista da maquete da estação planejada, com 5 plataformas de embarque/desembarque (1972)

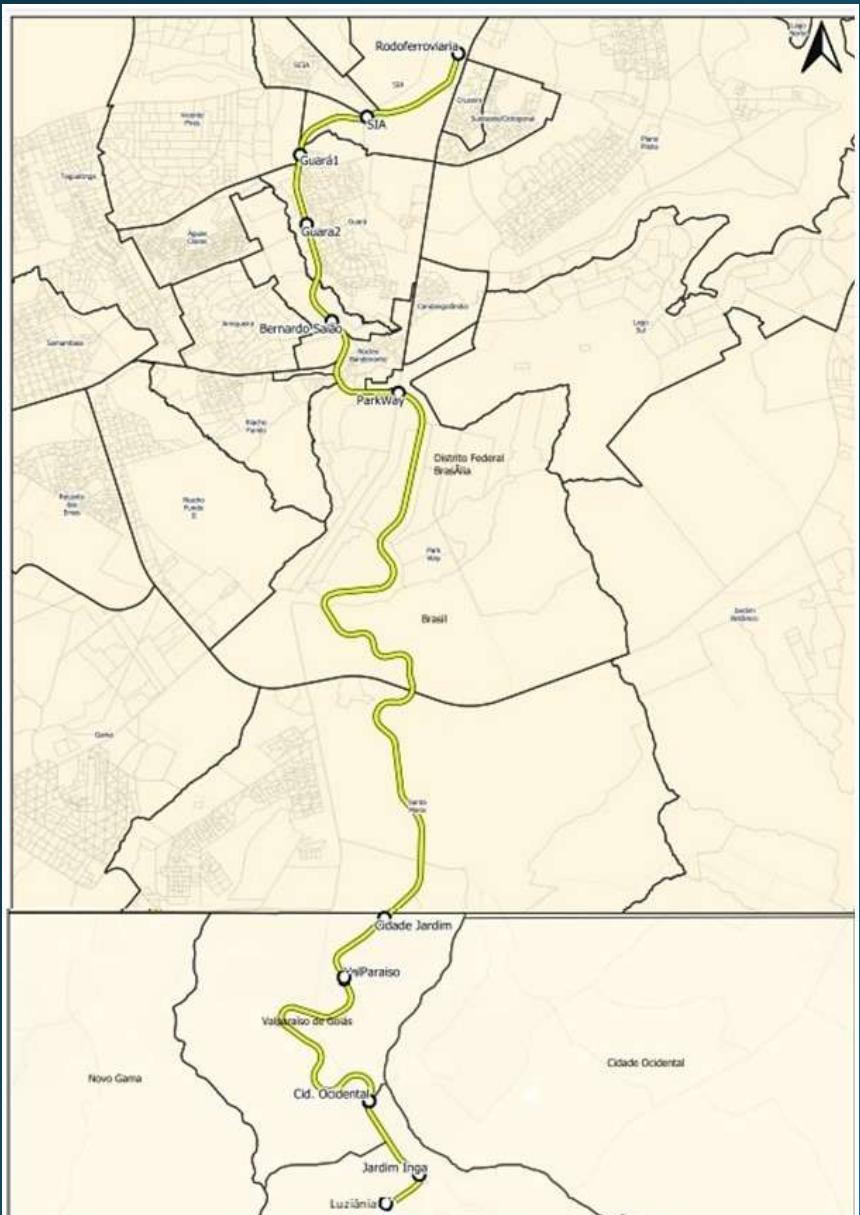


Vista de Satélite da Região



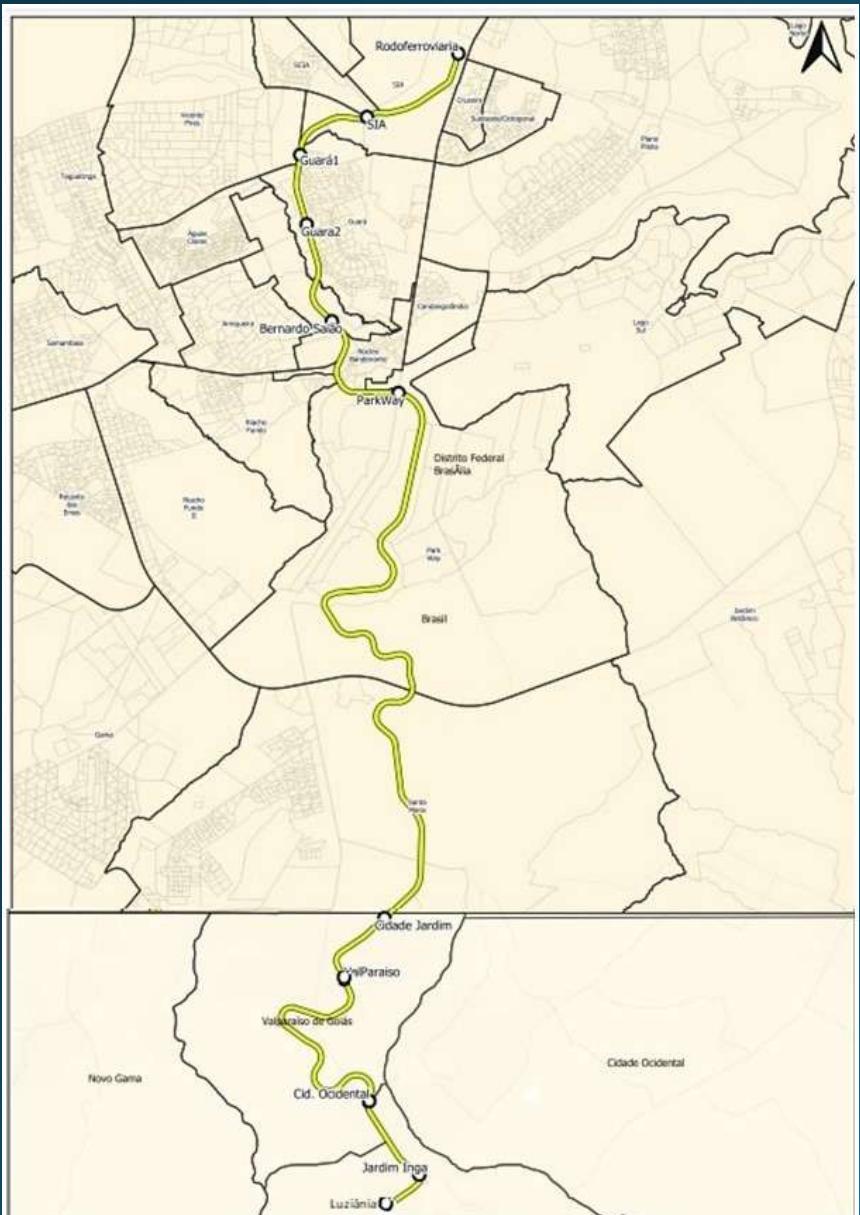
Trecho a ser reativado para o Trem do Entorno

- Luziânia
- Jardim Ingá
- Cidade Ocidental
- Valparaíso 1
- Valparaíso 2 (Cidade Jardim)
- Pólo JK
- Park Way
- Bernardo Sayão
- Guará 1
- Guará 2 (Metrô)
- SIA
- Brasília (Rodoviária)



Estimativa de habitantes beneficiados:

- Goiás: 320.000
- DF: 500.000
- São beneficiados tanto aqueles que utilizarão o Trem como aqueles que passarão a usufruir de melhores condições de deslocamento devido à redução do trânsito do Entorno.



A crise do Transporte Rodoviário do Entorno é um estímulo para a retomada do Trem do Entorno.

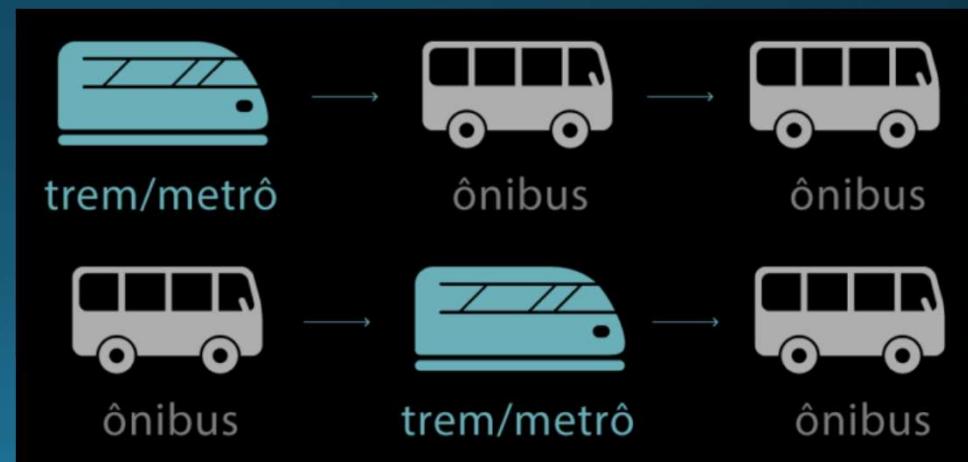
- Ônibus são para distâncias curtas e médias
- Trens são para distâncias médias e longas
- As linhas de ônibus do Entorno são inviáveis economicamente sem subsídio ou passagens caras.



As estações serão integradas aos ônibus



Ao invés de ônibus fazendo linhas longas e caras, os ônibus farão linhas curtas levando e trazendo os passageiros das estações do trem.



Ao invés dos ônibus rodarem 65 km com apenas 70 a 100 passageiros em 1 hora e 30 minutos, passarão a rodar apenas 10 km com 50 passageiros em 10 a 15 minutos.



65 km

1 h 30 minutos = 70 passageiros



10 km

1 h 30 minutos = 300 passageiros

E o VLT pode ser expandido dependendo do fluxo de passageiros do momento



92 - 98 feet / 175 - 190 passengers



105 - 121 feet / 230 - 265 passengers



138 - 157 feet / 280 - 340 passengers



04 de junho de 2019
“Em 6 meses estará funcionando”



Como operacionalizar de maneira mais rápida e econômica?

- Com uma empresa estatal pré-existente que tenha o objeto social o transporte metro-ferroviário:

A CBTU - Companhia Brasileira de Trens Urbanos

- Qualquer outra forma de projeto, como PPP, Concessão ou Privatização não funcionou e não funcionará.

A CBTU está abandonada, na lista de empresas privatizáveis, junto com sua irmã menor, a TrensUrb.



A CBTU e a Trensurb

- Possuem como objeto social o transporte metro-ferroviário
- Podem a qualquer instante iniciar operações metro-ferroviárias
- Existem como empresas dentro do Orçamento da União
- Já existem de fato e apenas precisam ser acionadas para executar novos projetos, como o Amapá, DF-Goiás, Maranhão-Piauí ou Rio de Janeiro.

Fabricantes de VLTs no Brasil



Alstom, Citadis

Fabricantes de VLTs no Brasil



Marcopolo, Prosper

O MOMENTO É AGORA

