

CRUZANDO A CIDADE: O TRANSPORTE URBANO SOBRE TRILHOS EM TERESINA- PI

CROSSING THE CITY: URBAN TRANSPORT ON RAILWAYS IN TERESINA- PI

Pedro Elton Ribeiro de Sousa

Graduado em Geografia. Universidade Federal do Piauí – UFPI.
E-mail: pedroelton123@gmail.com

Raimundo Jucier Sousa de Assis

Professor do Curso de Geografia e do Mestrado em Ciência Política. Universidade Federal do Piauí – UFPI
E-mail: raimundojucier@ufpi.edu.br

RESUMO

Este texto analisa o discurso geográfico da imprensa digital no que diz respeito à questão do transporte urbano sobre trilhos na cidade de Teresina, entre os anos de 2015 a 2018. Para alcançar os resultados, a pesquisa foi organizada metodologicamente em dois eixos de investigação. No primeiro eixo, foi realizada uma pesquisa bibliográfica através da reunião de informações históricas e espaciais em livros, artigos científicos e jornais antigos. O segundo eixo foi construído pelo levantamento e seleção de matérias da imprensa, especificamente, das notícias veiculadas nos portais Cidade Verde, Meio Norte e G1Piauí referente ao metrô de Teresina. Entre os resultados, torna-se possível destacar um elo dos discursos na imprensa, sobre o transporte urbano, como uma forma de representar a produção da cidade e seus projetos de mobilidade, fonte importante para o jornalismo. Em grande medida, as matérias apresentam o acompanhamento, as cobranças e as críticas vinculadas às implementações estruturais e às expansões necessárias no veículo sobre trilhos na cidade de Teresina.

Palavras-chave: Metrô. Imprensa. Mobilidade. Teresina.

Abstract

This text analyzes the geographic discourse of the digital press about the issue of urban transport on tracks in the city of Teresina, between the years 2015 to

2018. This study aims, the research was methodologically organized into two axes: the first axis, bibliographic research, was carried out through the gathering of historical and spatial information in books, scientific articles, and old newspapers. The second axis was built by the survey and selection of press articles, specifically, the news linked in the portals Cidade Verde, Meio Norte, and G1Piauí, referring to the Teresina subway. Among the results, it is possible to highlight a link of speeches in the press, about urban transport, as a way to represent the city's production and its mobility projects as an essential source for journalism. To a large extent, the articles present the follow-up, the charges, and the criticisms linked to the structural implementations and the necessary expansions in the rail vehicle in the city of Teresina.

Keywords: Metro. Press. Mobility. Teresina.

INTRODUÇÃO

Um dos mais antigos, e até hoje, utilizado, meio de transporte em massa nos centros urbanos no Brasil, entre eles, na cidade de Teresina, é o trem urbano. Como já nos dizia Belchior (1979), no final dos anos de 1970, os trens urbanos mobilizavam as pessoas que acordavam cedo nas grandes cidades, os “passarinhos urbanos”, cidadãos comuns que embarcavam nos “metropolitanos”, dos bairros dormitórios aos centros das cidades. O metrô de Teresina, idealizado pelo então governador Alberto Silva, na transição para a década de 1980, tinha por objetivo transportar diariamente 25 mil passageiros do aglomerado urbano da Zona Sudeste (outrora, Zona Leste) para a Zona Norte (Centro-Norte) da capital piauiense. Produzir, assim, uma modernização da circulação entre as margens da cidade e as zonas com aglomerados de população, cobrando dos usuários desse meio de transporte um valor irrisório (METRO [...], JORNAL DO BRASIL, 1991).

Entre a década de 1980 e o ano de 2010, o projeto do metrô de Teresina foi sendo entregue em fragmentos. E, nos últimos anos, a expansão de alguns trechos antigos, a fundação de novas estações e a modernização do trem apresentam-se como infraestruturas para suprir a demanda das relações entre uma parcela da periferia da cidade e seu acesso ao centro tradicional. Tem

sido a preocupação com a configuração e a modernização do transporte sobre trilhos de Teresina o tema central de nossa investigação. Para isso, as matérias veiculadas na imprensa são a principal fonte de pesquisa que nos possibilita levantar as seguintes questões: como as notícias produzidas pelos jornais digitais (Cidade Verde, Meio Norte e G1Piauí) retratam a questão do transporte urbano sobre trilhos na cidade de Teresina? Quais as veiculações centrais e que imagens espaciais tem sido levantadas a partir do discurso da imprensa? Como os jornais tratam dessa ligação ferroviária que torna possível interligar dois espaços fragmentados da cidade de Teresina?

Dessa forma, pauta-se aqui a imprensa como produtora de um discurso geográfico sobre a cidade que permite aos geógrafos uma análise que articula o jornalismo como uma fonte de estudos das representações do espaço urbano (MORAES, 2002). Ascende-se a curiosidade, assim, de pensar como a cidade é lida pela imprensa de massa, a partir do conjunto de notícias acerca do transporte urbano sobre trilhos veiculadas nos portais digitais. De alguma forma, também está claro para nós que os discursos da imprensa não substituem o conhecimento científico, mas podem nos servir de base documental sobre os problemas levantados pela sociedade civil, o Estado e as empresas, acerca da reestruturação do transporte metroviário e do ir e vir diário da população nos espaços urbanos.

Diante disso, para alcançar a finalidade de analisar o discurso geográfico da imprensa digital no que diz respeito a questão do transporte urbano sobre trilhos na cidade de Teresina, organizou-se metodologicamente a pesquisa em dois eixos de investigação. No primeiro eixo, de cunho de resgate e contextualização da ferrovia a partir dos estudos já efetivados, tivemos a proposta de realizar um breve levantamento histórico e espacial a respeito do “metrô” de Teresina a partir de uma pesquisa bibliográfica e através da reunião de informações históricas e espaciais em livros, artigos científicos e páginas de arquivos digitais, como da Biblioteca Nacional, que trata do trem urbano de Teresina. Destaca-se, desde já, o livro *Piauí Projetos*

Estruturais, de autoria de Cid de Castro Dias (2006), que aborda os projetos e obras executados no estado do Piauí, trazendo em si uma relação temporal entre passado e futuro do metrô (para o tempo no qual fora escrito), além de cartografias, dados estatísticos e projetos de expansão do transporte sobre trilhos, que nos possibilita montar uma geografia histórica do trem urbano de Teresina.

No segundo eixo, identificamos os principais assuntos veiculados nos portais digitais: *Cidade Verde*, *Meio Norte* e *G1Piauí* relacionados ao trem urbano. Esse levantamento nos possibilitou comparar as manchetes e informações produzidas por cada veículo informativo sobre o transporte urbano de Teresina, que aborda temas relacionados ao transporte sobre trilhos, tais como: políticas de reforma, segurança, dados de passageiros, horários, questões ambientais (resíduos dispensados indevidamente nos trilhos), acidentes, entre outros. Em geral, foram levantadas, organizadas e analisadas 37 matérias dos portais acima citados com os referidos assuntos. Assim, analisou-se o discurso geográfico publicado nesses portais eletrônicos supracitados, acrescentando-se em algumas passagens a compreensão e o diálogo com o uso documental, em destaque, das políticas de transportes que possibilitam contextualizar as matérias da imprensa sobre a realidade do transporte urbano e da mobilidade da população de Teresina.

Expomos nosso texto em três momentos. Na primeira seção, construímos algumas notas conceituais sobre o espaço urbano, a mobilidade urbana e a imprensa a partir da ótica geográfica. No segundo tópico, realizamos um breve levantamento histórico e geográfico específica do projeto e da expansão do transporte sobre trilhos de Teresina. E, após a compreensão das articulações urbanas realizadas pela ferrovia, voltamos nossa análise sobre o transporte urbano para o tempo atual, no interior do recorte temporal dos anos de 2015 a 2018, período que se justapõe ao processo de reestruturação e modernização do transporte metroviário de Teresina.

NOTAS SOBRE A CIDADE, A MOBILIDADE E A IMPRENSA PARA A GEOGRAFIA

A cidade se organiza, espacialmente, através das relações entre os múltiplos espaços que abriga e, muitas vezes, é compartimentada pela hegemonia de algumas funções em certos bairros (centro histórico, áreas residenciais, áreas industriais, áreas de lazer e áreas reservadas para expansão). Por meio dessas relações, o espaço urbano é construído por diferentes relações sociais e diferentes formas de apropriação, que pode ser definido como: “um conjunto de diferentes usos da terra justapostos entre si”. (CORRÊA, 2000, p.1)

Após a Segunda Guerra Mundial, os núcleos urbanos foram se ampliando espacialmente e alterando as suas características, implicando no processo de expansão interurbana e desconcentração intraurbana. Segundo Gottdiener (1997, p.19), esse processo “se refere ao aumento absoluto de população e à densidade de atividades sociais em áreas fora das tradicionais regiões citadinas e dos centros populacionais”. Ainda consoante ao mesmo autor, esse processo alterou a dinâmica espacial da “velha” cidade, que,

em lugar da forma compacta de cidade que outrora representava um processo histórico em formação há anos, existe agora uma população metropolitana distribuída e organizada em áreas regionais em permanente expansão, que são amorfas na forma, maciças no espaço e hierárquicas em sua escala de organização social (GOTTDIENER, 1997, p.16).

A nova configuração do espaço urbano no Brasil teve início entre as décadas de 1950 a 1960, marcada pela forte migração do campo para a cidade, sendo possível de ser lida por meio de políticas habitacionais do Banco Nacional de Habitação (BNH), que assistia famílias com renda entre 1 e 3 salários mínimos na cidade que expandia suas margens (AZEVEDO, 1998). Por meio dessas políticas habitacionais, foram construídos conjuntos de habitações de baixo custos, nas regiões circunvizinhas aos centros urbanos, dando origem aos bairros distantes, aos espaços periurbanos e as cidades

dormitórios que, segundo a Ricardo Ojima *et al.* (2018. p.2), “[...] seriam frutos da conurbação e da expansão urbana descontrolada, sobretudo pela expulsão das camadas mais populares da população para regiões distantes dos centros consolidados, onde a infraestrutura seria praticamente ausente”. Ou seja, “[...] surgiu como síntese dessas carências e das enormes distâncias a serem percorridas diariamente entre o lugar da moradia e o do trabalho” (LAGO, 2009, p. 33).

Os diversos usos das cidades implicam também nas diversas classes e nos diversos valores do solo urbano que fragmentam o espaço e vendem desiguais acessos às infraestruturas, como saneamento, esgoto, estradas, segurança, lazer, saúde e as possibilidades rápidas de comunicações entre os centros e subcentros de comércio e serviços (CARLOS, 2011). Com essa nova organização espacial, a cidade gerou novas demandas sociais, entre essas temos a mobilidade urbana, que “[...] é uma demanda derivada das necessidades sociais das pessoas, tais como trabalhar, estudar, cuidar da saúde, visitar amigos” (GOMIDE, 2006, p. 249). Também pode ser definida a mobilidade urbana como “[...] a forma e os meios utilizados pela população para se deslocar dentro do espaço urbano” (BEZERRA, 2018, s.p).

No âmbito governamental, a mobilidade urbana é um atributo das cidades e se refere à facilidade de deslocamentos de pessoas e bens no espaço urbano, ou seja, a mobilidade urbana é mais do que o que chamamos de transporte urbano, é um conjunto de serviços e meios de deslocamento de pessoas e bens vinculadas à reprodução da vida nas cidades (BRASIL, 2005). Tendo em vista a importância do assunto, a Política Nacional de Mobilidade Urbana (2013, p. 3) refere-se à necessidade de “exigir que os municípios com população acima de 20 mil habitantes, além de outros, elaborem e apresentem plano de mobilidade urbana, com a intenção de planejar o crescimento das cidades de forma ordenada”.

Os projetos de mobilidade da massa da população nas cidades fazem parte, assim, dos planejamentos de imobilização de investimentos financeiros

no espaço urbano, isto é, integram a produção do espaço urbano como produto direto das condições econômicas. “A cidade assume uma função econômica: a de ser fonte/receptáculo de investimentos (capital fixo) e geradora de lucro (força produtiva)” (CARLOS, 2011, p. 98-99). A partir do crédito, por exemplo, os bancos antecipam capitais para os Estados, os empresários construtores, os demais agentes da produção, entre outros, que podem ser utilizados para ampliações da geografia da produção e da circulação a partir da implantação de infraestruturas físicas e sociais nas escalas das cidades, ou mesmo, nas regiões metropolitanas no interior dos territórios municipais (HARVEY, 2013).

Na atualidade, as discussões sobre mobilidade urbana ultrapassam as questões locais, regionais e nacionais e também se articulam com as questões mundiais referentes ao tema da sustentabilidade e, logo, tratam da diminuição das formas destrutivas vinculadas ao ambiente urbano, valorizando, sobretudo o transporte coletivo que permita diminuir a emissão de gás carbônico e outros poluentes nos centros urbanos. Esse debate tem como principal influência as ações e convenções da ONU para o meio ambiente e sustentabilidade, defendendo que “o desenvolvimento sustentável é o desenvolvimento que encontra as necessidades atuais sem comprometer a habilidade das futuras gerações de atender suas próprias necessidades.” (ONU, [2016?], s.p).

Conforme Carlos Henrique R. de Carvalho (2016), a mobilidade sustentável, além de uma nova adjetivação para as dinâmicas populacionais, se faz dentro de três dimensões: a sustentabilidade ambiental dos sistemas de transporte, a sustentabilidade econômica dos sistemas de transporte e a justiça social. Por meio do equilíbrio entre essas dimensões, satisfazemos as necessidades humanas, reduzindo os danos ao ambiente natural. Outrossim, a mobilidade urbana sustentável não se preocupa apenas com a questão do deslocamento eficiente no espaço urbano. Essa nova perspectiva prima pela melhoria da qualidade de vida das pessoas, por meio da redução da

poluição do ar, poluição sonora e estresse, associadas à redução do custo e tempo de deslocamento. Ou seja, “a mobilidade sustentável visa à melhoria contínua das condições de deslocação, a diminuição dos impactos negativos no ambiente e o aumento da qualidade de vida dos cidadãos” (MATOS, 2010, p. 3).

A cidade expandida, com pessoas morando distantes e com dificuldades de chegar a certos pontos do espaço urbano, está agora sendo pensada para além da rapidez. A mobilidade torna-se um tema ligado também as formas mais confortáveis e saudáveis de viver e usar a cidade. O interesse em analisar a mobilidade e o transporte, a partir da imprensa, trata-se, exatamente, em perceber como esses temas contemporâneos que envolvem a vida urbana e o deslocamento de pessoas, relacionando fixos e fluxos no espaço urbano de Teresina, são possíveis de serem analisados pelas ciências sociais, como a geografia. A mídia, em suas formas mais variadas, é produtora de informações e, em muitas situações também de distorções, na medida em que a prisão na aparência da realidade permanece, gerando uma dificuldade para tratar a própria informação por quem pesquisa. Segundo Marcelo L. Souza (2003, p. 22), “a mídia, muitas vezes, mais contribui para reproduzir e amplificar visões distorcidas que para corrigi-las”.

No entanto, entender a cidade e suas articulações é bem mais complexo do que apenas seguir as aparências da morfologia urbana. Mostrar, noticiar e pensar a cidade e suas complexidades, requer muito mais que simples observações rápidas. A cidade é modelada por agentes produtores do espaço, como descrito por Roberto L. Corrêa (2000), sendo o Estado um agente que estabelece um conjunto de mecanismos a fim de estabelecer controle sobre o espaço urbano. E, para manter essa relação de controle e poder sobre a cidade, tem a mídia como principal aliado, pois “o governo é a principal fonte de notícia e tem, assim, na mídia o parceiro primordial para se legitimarem socialmente, após/além das eleições [...]” (MELO, 2002, p.41).

Nessa perspectiva, a imprensa faz parte diretamente da leitura e produção da cidade e da reprodução da vida urbana, apresentando agentes e sujeitos, que nos permitem teoricamente refletir como essas notícias nos servem como documentos para pensar sobre a cidade. Por isso, sendo um discurso constituído com base no espaço material da cidade, vemos a possibilidade de analisá-los pela visão dos discursos geográficos, baseando-se, sobretudo, no escrito de Antônio Carlos Robert Moraes (2002), ao propor que os discursos geográficos, como qualquer discurso referido ao espaço terrestre, são representações elaboradas pela sociedade acerca da geografia material, da realidade fáctico-material, de disposição e organização dos objetos no espaço.

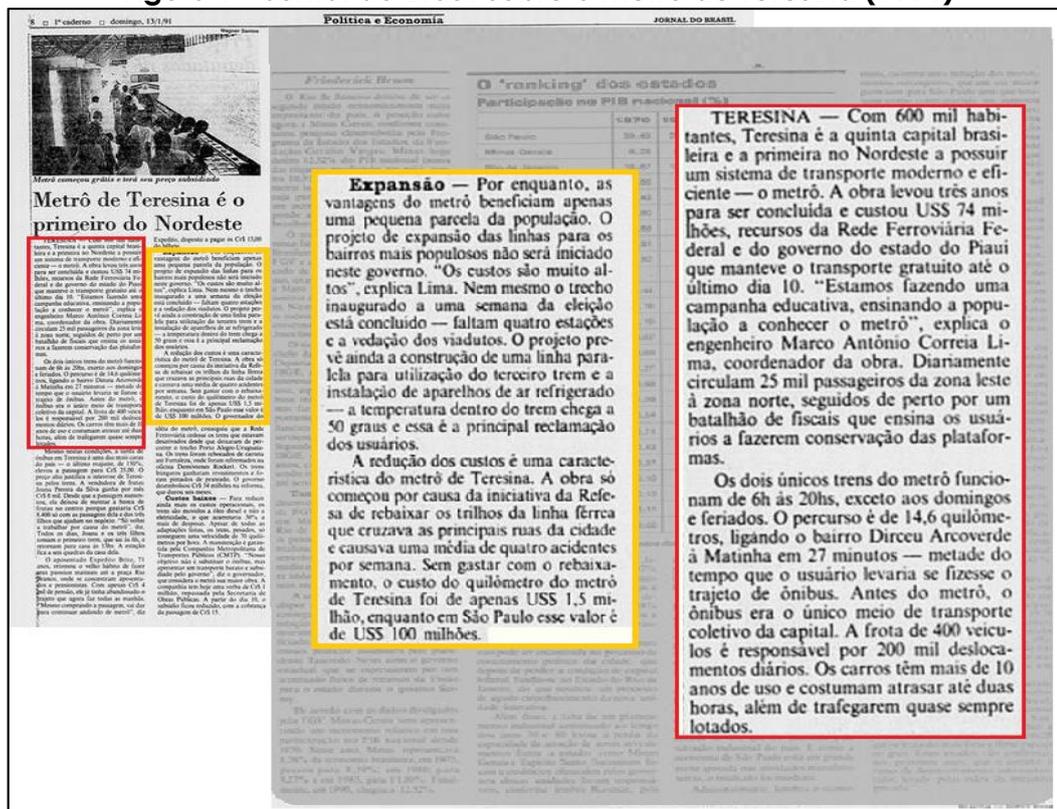
Ao final, para Moraes (2002, p. 32), a imprensa faz parte “do acervo histórico e socialmente produzido, uma fatia da substância cultural de um povo”, que pode nos servir para entender os “discursos que dizem respeito ao espaço, que substantivam as concepções de uma dada realidade, num momento determinado da sociedade”, acerca do horizonte espacial. E tem sido dessa maneira que as matérias da imprensa sobre o transporte sobre trilhos de Teresina têm nos servido para analisar sua história espacial e as representações sobre a mobilidade da cidade no presente. E, ainda mais, como a imprensa também compreende a fragmentação da cidade, a divisão territorial dos serviços, comércio, moradia, habitações, apropriadas e dominadas por distintas classes e grupos sociais, sendo a mobilidade um problema chave para o acontecimento da vida urbana.

GEOGRAFIA HISTÓRICA DO TREM DE TERESINA

O Jornal do Brasil, nas décadas de 1980 e 1990, noticiava sobre o transporte metroviário da cidade de Teresina, fazendo referências ao Metrô de Teresina (Figura 1). Como um “transporte de massa” de baixo custo em relação a outras cidades, a exemplo a cidade de São Paulo, o jornal

apresentava comparações espaciais com Teresina. Como se pode observar na matéria a seguir, mais precisamente em 1991, o Jornal do Brasil noticiava na primeira coluna do primeiro caderno: “Com 600 mil habitantes, Teresina é a quinta capital brasileira e a primeira no Nordeste a possuir um sistema de transporte moderno e eficiente – o metrô” (METRÔ [...], 1991, p. 8)

Figura 1 - Jornal do Brasil sobre o metrô de Teresina (1991)



Fonte: Adaptado da Biblioteca Nacional. Hemeroteca Digital Brasileira (1991).

Todavia, o metrô de Teresina foi idealizado em 1977, pelo engenheiro Alberto Silva, diretor da Empresa Brasileira de Transportes Urbanos (EBTU), em conjunto com a Rede Ferroviária Federal (RFFSA). Esse projeto teve por objetivo implantar um transporte com grande capacidade na cidade de Teresina, para atender os aglomerados urbanos da periferia da capital. As obras iniciaram-se no ano 1977 e, para reduzir os custos, o projeto adotou trens a diesel cedidos pela Rede Ferroviária Federal, vindos do Rio Grande do Sul, que se deslocaria por 8,5km da ferrovia sentido oeste-leste que cortava a

cidade, integrando essa a 6,9 km construídos na planície do Itararé (grande Dirceu), e mais 1 km construído sobre a avenida Maranhão, que interligaria a estação Matinha com a estação da praça Mal. Deodoro (que só fora entregue em 2010) (DIAS, 2006).

Entretanto, o projeto só foi retomado em 1987, já no segundo mandato do governador, outrora diretor EBTU, Alberto Silva, no qual foram realizadas obras para reduzir a interferência urbana sobre a ferrovia. Foram rebaixados 3,8 km de ferrovia, construídos 9 viadutos, sendo 6 rodoviários e 3 ferroviárias, além do rebaixamento das ruas Goiás, Tibério Nunes e avenida marechal de Castelo Branco (DIAS, 2006).

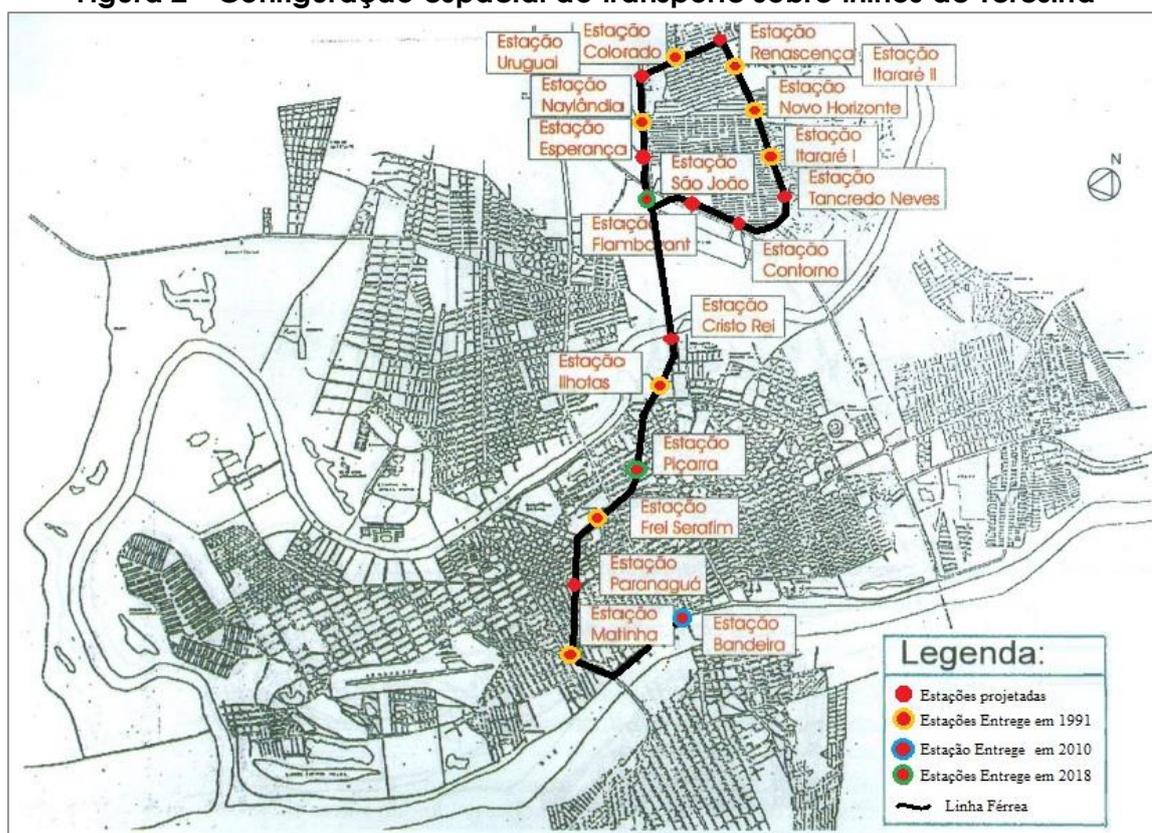
O trem praticamente cumpre um recorte específico da cidade, cobrindo 14,6km, entre uma nascente periferia da cidade, um bairro residencial relativamente isolado no extremo leste, com a parte norte do centro tradicional, incorporadas as dinâmicas intraurbanas e as relações limítrofes com o Maranhão. “As vantagens do metrô beneficiam apenas uma pequena parcela da população. O projeto de expansão das linhas para os bairros mais populosos não será iniciado neste governo” (BRASIL, 1991, p. 8). A própria inauguração ainda veio repleta de inacabamentos, como estações que não foram construídas e os aparelhos de refrigeração que não foram instalados no trem (Figura 2).

Logo acima, torna-se possível visualizarmos a configuração espacial do transporte sobre trilhos de Teresina e, a partir da imagem espacial, identificarmos uma linha do tempo entre as estações projetadas, as estações inauguradas em 1991, as estações entregues em 2010 e as estações inauguradas em 2018.

Conforme se observa, quando inaugurado, em 1991, foram entregues 8 estações (Ponto com círculos laranja, Figura 2) das 19 projetadas. Ao longo desses 28 anos, o ramal do metrô sofreu algumas intervenções estruturais, entre essas a mais significativa foi a construção da estação Bandeira (Ponto

com círculo azul, Figura 2) inaugurada em 2010, além da estação, foi construído 1km de ferrovia sobre a avenida Maranhão, que fora renomeada de Alberto Silva, em homenagem ao ex-governador e idealizador do projeto metrô de Teresina (PIAUI, 2010). As estações destacadas na Figura 2 com círculos verde, fazem parte do atual projeto de intervenção estrutural no sistema metroviário da cidade de Teresina, que é o tema foco do desenvolvimento dessa investigação.

Figura 2 - Configuração espacial do transporte sobre trilhos de Teresina



Fonte: Dias (2006). Adaptado pelos autores (2019).

Em comparação ao ônibus, único meio de transporte anterior ao trem e que sobreviveu junto com a própria implantação do trem na linha do tempo, já em 1991, era apresentado pela imprensa com uma frota de 400 veículos, divulgada como aquela que é responsável pela mobilidade de 200 mil pessoas, enquanto o trem circulava diariamente apenas 25 mil passageiros. A construção do terceiro ramal, as cobranças por outras linhas, a abertura de

novas estações, a adaptação dos trilhos rebaixados ao solo urbano habitual, a velocidade, a modernização das máquinas, a refrigeração, a integração com o sistema de ônibus e a redução dos custos são temas que permaneceram abertos do projeto até os dias de hoje.

O TRANSPORTE SOBRE TRILHOS DE TERESINA PELAS FONTES ATUAIS DA IMPRENSA

Em 07 de janeiro de 2015, o portal Cidade Verde noticiou que o “Governo do Piauí aguarda a liberação de recursos da ordem de R\$ 400 milhões para serem investidos no metrô de Teresina”, que seriam aplicados na ampliação da rede ferroviária de Teresina, que se estenderia até o bairro Promorar. Segundo o então gestor da pasta da Companhia Metropolitana de Transporte Público (CMTM), Luiz Mauro C. de Araújo, “temos problemas de infraestrutura também nas estações. O metrô é um modal importante para Teresina, mas precisa de investimentos, já que a arrecadação não é suficiente” (HÉRLON MORAES, 2015, s.p).

Em outro portal da imprensa, o chamado Meio Norte, torna-se possível apreender a repetição de algumas informações. No entanto, será possível perceber detalhes sobre os agentes produtores do espaço e como as articulações entre as instituições são centrais para a organização da cidade. “Metrô de Teresina recebe revisões e bairros devem receber novas estações”, destaca a manchete de 10 de abril de 2015. Na mesma matéria, ressalta a parceria firmada com a Transnordestina, abordando reformas estruturais na ordem de R\$ 3 mi para substituição dos dormentes, ainda destaca um convênio do governo estadual com o Ministério das Cidades que segundo ao outrora diretor da CPTM, Antônio Sobral, “[...] esse convênio importa recursos de R\$ 454 milhões e está em fase de tramitação de documentos para homologação do Ministério”.

Em um outro veículo da imprensa investigado, do grupo globo, foi possível também saber sobre os investimentos atuais no metro de Teresina. Em

4 de novembro de 2015, uma reportagem destaca: "Ministério das Cidades autoriza licitação para ampliação do metrô de Teresina", onde seriam investidos mais de R\$ 440 mi por meio do PAC/mobilidade (Programa de Aceleração do Crescimento), anunciado pelo então secretário de transporte Gilhermano Pires. Ressalta ainda que obra se apresenta como a mais importante intervenção estrutural de mobilidade no estado do Piauí, devido ao montante aplicado em sua execução, esse valor seria investido na compra de VLT's, e na revitalização das estações e linhas férreas.

A CMTP, de acordo com o portal Cidade Verde, fez um contrato de parceria com a Transnordestina, objetivando recuperar os 8,5 km de linha férrea compartilhada pelas duas companhias na capital, Antônio Sobral, diretor da CMTP declarou que será colocado a partir de 30 de março de 2015, 9 mil dormentes, investimento orçado em R\$ 3 milhões (HÉRLON MORAES, 2015). No mesmo período, em entrevista a Lucas Marreiros (2015), o então diretor da CMPT afirma que até que os 400 milhões sejam liberados pelo governo federal, "está sendo feita uma melhoria no sistema de ventilação dentro dos vagões e o sistema de portas e janelas será consertado até o final de junho. A intenção é garantir a segurança e o conforto dos passageiros".

Dez meses depois, em 28 de outubro de 2015, ainda o portal Cidade Verde, destaca que por meio da intercessão do governador Welington Dias ao então Ministro do extinto Ministério das Cidades, Gilberto Kassab, fora conseguida a liberação da licitação da construção de 12 estações, aquisição de modernos VLTs (Veículo Leve sobre Trilhos) e estudo de viabilidade técnica e econômica para construção e ampliação de novas linhas, "a ideia é que a licitação para contratação de empresa para execução da obra e fornecimento dos trens seja feita por meio da modalidade Regime Diferenciado de Contratação (RDC), que é mais ágil", destaca o Secretário Estadual dos Transportes, Gilhermano Pires (CIDADEVERDE.COM, 2015.)

Em 25 de maio de 2016, o Portal Cidade Verde destaca que o governo avalia implantar novo metrô por meio de parceria público-privada,

anunciando então, um projeto que visa captar junto à iniciativa privada um investimento de mais R\$ 250 mi, pois os R\$ 450 mi seriam insuficientes para expansão da linha 1, explica a superintendente de parcerias e concessões, Viviane Moura. Em 16 de março de 2017, o governador Wellington Dias volta a negociar a liberação do valor de R\$ 400 milhões que estavam acordados inicialmente. Segundo o mesmo: “o governo federal disse que tinha dificuldade de liberação em 2015 e 2016 e estamos trabalhando para a obra do metrô na região do Troca-Troca em direção ao Renascença” (CIDADEVERDE.COM, 2015, s.p).

A Secretária dos Transportes do Estado do Piauí aponta, segundo o portal Meio Norte, que entre intervenções na obra, estariam as substituições na estrutura elétrica, recuperação dos trilhões e dormente, duplicação de alguns trechos da ferrovia e será completado o percurso metroviário. Segundo ao secretário da pasta Guilhermano Pires, “[...] Essa nova estrutura trará uma melhora significativa no sistema de transporte público da capital, com o aumento na capacidade de transporte de passageiros e mais rapidez no deslocamento” (MEIONORTE.COM, 2015). Para concluir o projeto de modernização do Metrô de Teresina, em 06 de outubro de 2016, o governo do estado, fechou contrato com a Fundação Cearense de Pesquisa, da Universidade Federal do Ceará, para realizar um estudo de implantação do sistema de VLT na capital Teresina, a matéria ainda destaca que o prazo para entrega dos veículos é de seis meses (MEIONORTE.COM, 2016).

Em 22 de julho de 2017, o portal Cidade Verde noticiou a abertura de Licitação pela Secretaria de Estado dos Transportes (SETRANS-PI), orçado em R\$ 92 mi para compra de seis VLTs (Vagões), pretendendo adquirir inicialmente apenas três VLTs, que começariam a funcionar em 12 de julho de 2018, reduzindo o tempo de viagem em 12 min, além das estações em reforma e construção. O secretário de Transportes, Guilhermano Pires, afirma que “[...] a segunda etapa de modernização do transporte ferroviário será a compra de uma Central de Operações. Essa fase está orçada na faixa de R\$ 215 milhões.

Também será inserida neste momento a duplicação da linha com uma nova ponte ferroviária sobre o Rio Poti” (CIDADEVERDE.COM, 2018, s.p).

Em 16 de janeiro 2018, o diretor da CMTF Antônio Sobral anuncia as primeiras interseções no sistema metroviário da capital, onde já foram feitas a limpeza dos trilhos e nos sistemas de drenagem, além da troca de 9 mil dormentes, obras necessárias para adequar os trilhos aos VLTs que estão previstos para chegar na segunda quinzena de maio de 2018. No entanto, esses só começaram a circular em 28 de agosto de 2018, conforme destaca o portal G1 Piauí nesta data: “Antigos trens do metrô de Teresina dão lugar a dois novos VLT's”.

Os VLTs adquiridos na licitação previstos para chegar em 2017, conforme acima destacado, tiveram o prazo protelado, consoante a matéria de 07 de fevereiro de 2018, “o primeiro deve chegar em maio, o segundo e o terceiro devem chegar à Teresina nos meses de julho e agosto” (MEIONORTE.COM, 2018), ou seja, um ano após o previsto. Tendo o segundo prazo de entrega obedecido, o “VLT de Teresina é inaugurado e faz 1ª viagem do Dirceu ao Centro” destaca a manchete de 4 junho de 2018 do portal Meio Norte.

Além das questões ambientais, como a continuidade do lixo nas margens da linha férrea ou até mesmo animais de grande porte mortos, são apontados pelo portal Cidade Verde as interrupções dos serviços, por acidentes, como ocasionados pelo descarrilamento do metrô, e temas referentes aos horários de funcionamento. O metrô funciona apenas nos dias úteis, das 6 às 18 horas e, devido a essa subutilização do seu potencial de transporte e das rotas também de expansão na própria cidade, cria-se uma distância ainda mais no uso e uma “opção” pelo ônibus para alguns horários de circulação entre a zona norte, o centro da cidade e a zona sudeste.

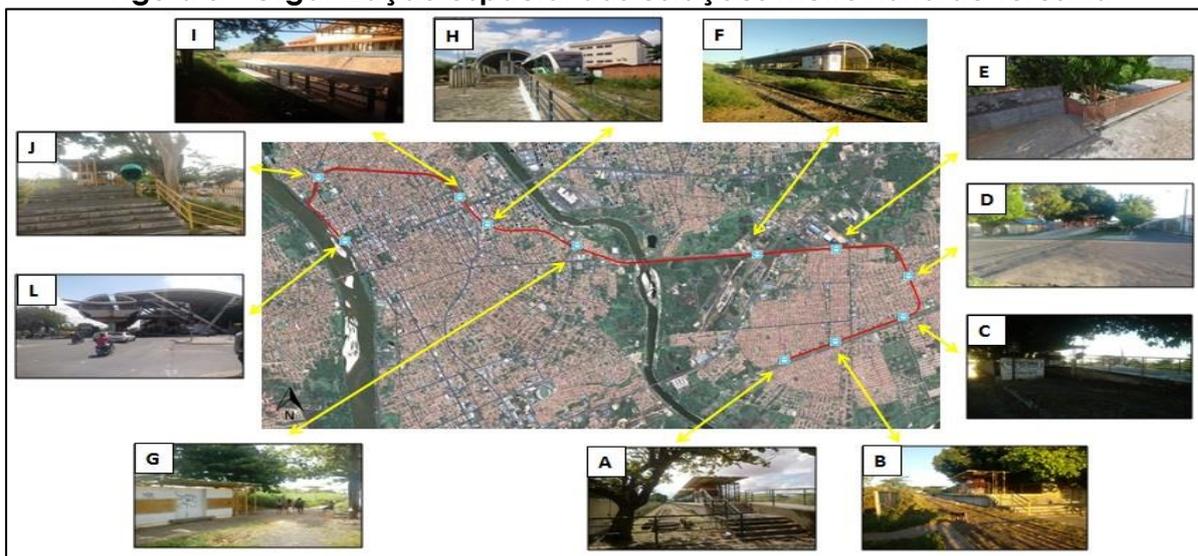
Na manchete do dia 22 de dezembro de 2018, é expresso: “um abaixo-assinado de três mil moradores do bairro Renascença, zona Sudeste da capital, pede uma prorrogação no horário para a última viagem do metrô nos

dias da semana, que passaria de 18h para às 19h[...]" (CIDADEVERDE.COM, 2018, s.p).

Em outra matéria do portal G1 Piauí, destaca-se que "VLT quebra e passageiros andam sobre estrutura sem proteção a seis metros de altura em Teresina". Segundo a reportagem de Lucas Marreiros, (2018) os "passageiros tiveram que andar sobre a estrutura lateral dos trilhos elevados, que fica acerca de seis metros de altura". Além desses problemas aqui relatados, o metrô de Teresina sofre constantemente com colisões, seja com trem de carga ou com veículos que cruzam a ferrovia.

Conforme o mapa (Figura 3), parte da infraestrutura prometida não foi entregue, as estações novas que foram construídas foram entregues de formas parciais (F; 7/H). No entanto, torna-se possível acompanhar e perceber a configura e estações do trem urbano de Teresina.

Figura 3 - Organização espacial das estações metroviária de Teresina



Fonte: A: Itararé; B: Dirceu 2; C: Parque Ideal; D: Renascença; E:Boa Esperança; F: São Raimundo; G: Ilhotas; H: Piçarra; I: Frei Serafim; J: Matinha; L: Engenheiro Alberto Silva (bandeira).

Fonte: Google Earth, 2010. Tarcísio Vilarinho, 2010. Fotos e adaptação dos autores, 2019.

Conforme anunciado pelas três mídias estudadas, o estado fez aquisição de 6 (seis) VLTs, entretanto, apenas 3 (três) circulavam até 2019 pelos trilhos da cidade, realizando o total de 10 viagens, das 5:45h as 17:20h (horário

de saída da primeira e da última viagem partindo da estação Itararé). Cabe ainda destacar que o percurso completa do VLT dura em média 45 min, (mesma tempo médio da antiga locomotiva), contrariando a redução anunciada pelo governo por meio dos portais estudados.

CONCLUSÃO

Com base na análise das matérias dos jornais, podemos afirmar que a imprensa apresentou uma diversidade de temáticas e imagens geográficas no que diz respeito à questão do transporte urbano sobre trilhos, tais como: circulação, agentes de produção do espaço, ambiente, investimentos financeiros na cidade, escalas institucionais e o papel dos bancos, vida cotidiana e pistas sobre as apropriações nas margens da ferrovia, projeções de formas espaciais distintas, expansão geográfica e articulação de novos bairros, revitalização de percursos antigos e novas funções para espaços ocupados, gestão política e financeira da mobilidade urbana, entre outras. Múltiplas informações que têm como base uma parcela relevante da geografia material da cidade, uma configuração entre um centro tradicional e uma área periférica formada pelo “grande Dirceu”.

A imprensa constitui, além de uma propaganda, uma crítica às questões urbanas e aos desafios que estão postos para a cidade enfrentar, como a mobilidade. Ainda que o acervo informativo produzido pelas mídias analisadas seja significativo, a ligação ferroviária que torna possível cruzar parte da cidade ainda é tratada como um transporte “alternativo”, devido à baixa demanda de passageiros em relação a outros meios de transporte.

As notícias sobre todos esses investimentos aplicados e a serem investidos, na quantia dos milhões, nos levam a pensar que é a mobilidade urbana um reflexo dos investimentos estruturais nela aplicada, ou seja, que a produção do espaço urbano está interligada com a dinâmica do capital financeiro e, assim, na capacidade de conversão do capital em

infraestruturas, ficando difícil pensar a cidade dissociada dos investimentos de capitais. A cidade torna-se um custo e, assim, um artigo de comércio e a implantação das infraestruturas em longo prazo evidencia que essas aplicações devem ser realizadas mediante um estudo. A cidade, assim, é um objeto de inteligência em constante metamorfose e deve ser entendida em suas diversas modalidades de apropriação.

Em suma, o estudo sobre o discurso da imprensa tem nos apresentado um constante desejo e necessidade de ampliação da rede metroviária de Teresina, emanando sinais que a circulação e a mobilidade de pessoas na cidade, assim como apresentado, em 1991, nas matérias de jornais, ainda é realizado em sua maioria pelos ônibus. A permanência do curto recorte espacial pelo transporte sobre trilhos, com poucas ampliações para uma cidade que se aproxima de 1 milhão de habitantes, também nos abre possibilidades de reflexão sobre uma configuração ainda mais limitada da rede de transporte sobre trilhos de Teresina, permanecendo uma cidade que se mobiliza, além dos ônibus, pelos transportes individuais.

REFERÊNCIAS

A ONU e o meio ambiente. **ONUBR**, [2016?]. Disponível em: <https://nacoesunidas.org/acao/meio-ambiente/>. Acesso em 12 set. 2017.

AZEVEDO, S. Vinte e dois anos de política de habitação popular (1964-1986): criação, trajetória e extinção do BNH. **Revista de Administração Pública**, n. 4. Rio de Janeiro. 1988. p. 107-119.

BELCHIOR, **Pequeno perfil de um cidadão comum**: Warner Music Group, 1979 Disponível em: https://www.youtube.com/watch?v=tXyZWDBO_FE. Acesso em: 08 abr. 2019.

BEZERRA, Juliana. **Mobilidade urbana no Brasil**. Disponível em: <https://www.todamateria.com.br/mobilidade-urbana/>. Acesso em: 25 set. 2018.

BRASIL. Ministério das Cidades. **Mobilidade urbana e desenvolvimento urbano**. Brasília: Impresso no Brasil, 2005. Disponível em: <http://www.polis.org.br/uploads/922/922.pdf>. Acesso em: 18 set. 2018.

BRASIL. **Política Nacional de Mobilidade Urbana**. Brasília: 2012. Disponível em: <http://www.portalfederativo.gov.br/noticias/destaques/municipios-devem-implantar-planos-locais-de-mobilidade-urbana/CartilhaLei12587site.pdf>. Acesso em: 18 set. 2018.

CARLOS, Ana Fani Alessandri. **A condição espacial**. São Paulo: Contexto, 2011.

CARVALHO, Carlos Henrique Ribeiro de. **Mobilidade urbana sustentável: conceitos, tendências e reflexões**. Brasília: ipea. 2016. Disponível em: http://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/6637/1/td_2194.pdf. Acesso em: 29 ago. 2018.

CORREA, Roberto Lobato. **O espaço urbano**. São Paulo: Ática, 2000.

DIAS, Cid de Castro. **Piauí Projetos Estruturantes**. Teresina: Alínea, 2006.

GOMIDE, Alexandre de Ávila. **Mobilidade Urbana, iniquidade e políticas sociais**. Brasília: ipea. 2016. Disponível em: http://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/politicas_sociais/ensaio5_alexandre12.pdf. Acesso em: 18 set. 2018.

GOTTDIENER, Mark. **A Produção social do espaço urbano**. 2. ed. São Paulo: Edusp, 1997.

GOULART, Antonio. **O conceito da mobilidade urbana**. Disponível em: <http://www.abeetrans.com.br/abeetrans/o-conceito-da-mobilidade-urbana/>. Acesso em: 25 set. 2018.

HARVEY, David. **Os limites do capital**. Tradução: Magda Lopes. São Paulo: Boitempo, 2013.

LAGO, Luciana Corrêa do. Trabalho e Moradia na Periferia: para Uma Política Urbana Economicamente Orientada, **Em Pauta**. Rio de Janeiro. v. 6, n. 24, p. 21-47. Dezembro de 2009. Disponível em: <file:///C:/Users/Pedr0/Downloads/518-2015-1-PB.pdf>. Acesso em: 17 set. 2018.

MATOS, Joana Raquel da Costa. **Mobilidade urbana sustentável**. 2010. Dissertação de Mestrado em Engenharia Informática - Computação Móvel, Escola superior de tecnologia e gestão, Leiria. Disponível em: https://iconline.ipleiria.pt/bitstream/10400.8/1335/1/Joana_Raquel_da_Costa_Matos.pdf. Acesso em: 27 set. 2018.

MELO, Geraldo Lúcio de. Ética, Imprensa e poder, impressões éticas. In: PAIVA, Raquel. (org.). **Cidadania e imprensa**. Rio de Janeiro: Auad, 2002. p. 41- 48.

METRÔ de Teresina é o primeiro do Nordeste. **Jornal do Brasil**, ano C, ed. 278, p. 8, 13 jan. 1991. Republicado pela Biblioteca Nacional. Hemeroteca digital brasileira. Acesso em: 10 set. 2018.

METRÔ de Teresina, Notícias. **Cidadeverde.com**, 2018. Disponível em: <https://cidadeverde.com/buscar.php?por=Metro+de+teresina&source=noticias>. Acesso em: 19 set. 2018.

METRÔ de Teresina. **G1 PIAUÍ**. 2018 Disponível em: <https://g1.globo.com/busca/?q=Metro+de+teresina>. Acesso em: 19 set. 2018.

METRÔ de Teresina. **MEIONORTE.COM**. 2018. Disponível em: https://www.meionorte.com/buscas?utf8=%E2%9C%93&search%5Btitulo_contains%5D=metr%C3%B4+de+teresina&commit=Buscar. Acesso em: 19 set. 2018.

MORAES, Antonio Carlos Robert. **Ideologias Geográficas: espaço, cultura e política no Brasil**. São Paulo: Hucitec, 2002.

OJIMA, Ricardo. PEREIRA, Rafael H. Moraes. SILVA, Robson Bonifácio da. Cidades-dormitório e a mobilidade pendular: espaços da desigualdade na redistribuição dos riscos socioambientais. In: ENCONTRO NACIONAL DE ESTUDOS POPULACIONAIS, 16., 2008, Caxambú, **Anais** [...]. Caxambú, 2011. Disponível em: <http://www.abep.org.br/~abeporgb/publicacoes/index.php/anais/article/viewFile/1832/1791>. Acesso em: 25 set. 2017.

PIAUÍ. **Ampliação do metrô e estação são inauguradas**. Teresina: 2010. Disponível em: <http://www.ccom.pi.gov.br/materia.php?id=38510>. Acesso em: 15 maio 2019.

RELATÓRIO da ONU mostra população mundial cada vez mais urbanizada, mais de metade vive em zonas urbanizadas ao que se podem juntar 2,5 mil milhões em 2050. **UNRIC**, 2018. Disponível em: <https://www.unric.org/pt/actualidade/31537>. Acesso em: 10 set. 2018.

SOUZA, Marcelo Lopes de. **ABC do desenvolvimento urbano**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2013.

TERESINA, Prefeitura Municipal. **Plano diretor de transporte e mobilidade urbana de Teresina**. Teresina: Oficina. 2008. Disponível em: <http://semplan.35.193.186.134.xip.io/wpcontent/uploads/sites/39/2017/03/PLANO-DIRETOR-DE-TRANSPORTE-E-MOBILIDADE-URBANA-DE-TERESINA.pdf>. Acesso em: 30 ago. 2018.

TRANSPORTE de Massa. **Jornal do Brasil**. ano 1998, ed. 39, p. 9, 17 maio 1988. Republicado pela Biblioteca Nacional. Hemeroteca Digital Brasileira. Acesso em: 10 set. 2018.