

Estação Ferroviária recebe 10 mil pessoas por dia



Prédio da Calçada tem um estilo neoclássico e se destaca do comércio local

Mário Marques

Nino Rocha

Construído em 1860, o belo prédio de linhas arquitetônicas próximas do estilo neoclássico, que abriga a Estação Ferroviária da Calçada, já não possui mais o "glamour" de antigamente, mas continua se destacando em meio ao comércio lojista e ao burburinho de ambulantes e populares que passam no Largo da Calçada. O prédio foi criado pelo arquiteto inglês John Watson e levou quatro anos para ficar pronto. A Estação possui uma área de dois mil metros quadrados, por onde circulam atualmente cerca de dez mil pessoas por dia. Há dez anos este número chegava a 24 mil.

Segundo Humberto Soares, que há 30 anos trabalha no setor administrativo da Estação, o movimento começou a cair com a construção da Avenida Suburbana, há pouco mais de 20 anos, e, depois, com a criação do Pólo Petroquímico de Camaçari. "Grandes grupos empresariais fizeram pressão para que houvessem investimentos no transporte rodoviário em detrimento do ferroviário", diz ele. Até o começo dos anos 80, a Estação ainda possuía linhas diárias para diversas cidades, tais como: Candeias, Alagoinhas e Simões Filho. De dois em dois dias havia trens para Aracaju (SE) e Monte Azul (MG).

Atualmente, a Estação atende apenas aos passageiros do chamado subúrbio ferroviário de Salvador, uma região muito populosa, composta por diversos bolsões de miséria. Para fazer o trajeto, de 14 quilômetros da linha Calçada/Paripe, a CBTU dispõe de quatro trens ativos e um na reserva, que realizam 100 viagens diariamente. Para a dona de casa Helena Pereira, que há 40 anos utiliza a Estação da Calçada, a qualidade dos serviços prestados pela Estação caíram com a mudança administrativa do local. "Antes, quem tomava conta da Estação era o pessoal da Rede Ferroviária Federal,

um povo mais velho e mais atenciosos, agora, com a administração da CBTU, a coisa piorou muito", reclama. Para Helena Pereira, o principal problema da Estação é a segurança. Segundo ela, tanto nas plataformas quanto dentro dos trens, os passageiros correm o risco de serem assaltados.

Para o gerente de estações da CBTU, Richard Teixeira, a implementação de um projeto de integração ônibus/trem, poderia ser a saída para a melhoria dos serviços da Estação que, segundo ele, está sendo subutilizada. "Temos condições de colocar 54 mil lugares à disposição dos passageiros diariamente. Com a integração ônibus/trem, a Estação poderia voltar aos seus dias de grande movimento", diz ele.

Experiência — Entre os anos de 1984 e 1987, a Estação passou pela experiência de servir de base para um sistema integrado ônibus/trem. De acordo com o superintendente da CBTU, Dione Santos, a crise do petróleo, do começo dos anos 80, forçou a implantação do sistema. O certo é que, em 1983, o número de passageiros por dia na Estação era de pouco mais de nove mil. Em 1987, até quando durou o sistema, o número de passageiros saltou para quase 25 mil. "A CBTU tem muito interesse na reimplantação do sistema de integração, mas a nossa cidade possui uma tendência rodoviarista", afirma Santos. Ele defende a reimplantação do sistema integrado e diz que a CBTU já possui um projeto sobre o assunto, a execução depende do interesse da prefeitura de Salvador e dos empresários do transporte coletivo.

Os passageiros que hoje utilizam a Estação pagam uma tarifa de CR\$16,00 e dispõem de trens de 15 em 15 minutos nos horários de pico — das 5 às 8h e das 17 às 19h — e de 30 em 30 minutos nos horários normais. O trajeto Calçada/Paripe pode ser feito em 25 minutos, passando por sete estações de pequeno porte, com uma distância média de 1,5km entre elas.



O prédio da Estação Ferroviária da Calçada foi construído em 1860 e levou quatro anos para ficar pronto

Mário Marques



A maior parte dos usuários mora na região do subúrbio

Estação veio da Inglaterra

A Estação da Calçada surgiu depois da criação da "Bahia and San Francisco Railway Company", em 1855. A estação projetada pelo inglês John Watson é toda de ferro fundido e veio pronta da Inglaterra. Naquela época os ingleses dominavam o setor ferroviário, em vários países do mundo eram sócios-proprietários da estação e da companhia. O prédio foi inaugurado em 28 de junho de 1860, junto com o primeiro trecho férreo ligando Salvador a Paripe. No final do século passado, a estação chegou a operar com uma média de 40 mil passageiros.

A marquise da estação que sofreu uma reforma em 1938, quando foram retiradas as chapas de metal que a compunha, hoje abriga uma "fauna" bem diversa. E, apesar de o superintendente da CBTU, Dione Santos, não

admitir a palavra decadência para definir a situação do transporte ferroviário no Brasil, mendigos, vendedores ambulantes, loucos e prostitutas dão um aspecto sujo à parte frontal da estação e insistem em provar o contrário.

O salão interno do prédio ainda guarda a beleza de outrora e os funcionários da CBTU tentam mantê-lo limpo. A segurança está sempre atenta para evitar que a turma que habita a parte externa "apronte" alguma malandragem no interior do prédio. No salão funcionam hoje 12 pontos comerciais, sendo dez fixos e dois móveis. A proprietária de um deles pede para não ser identificada e afirma que trabalha ali há dez anos e só reclama da presença dessa "gente" na entrada da estação.