

PMS 1001 1001

BIBLIOTECA

Nome: A. J. J. J.

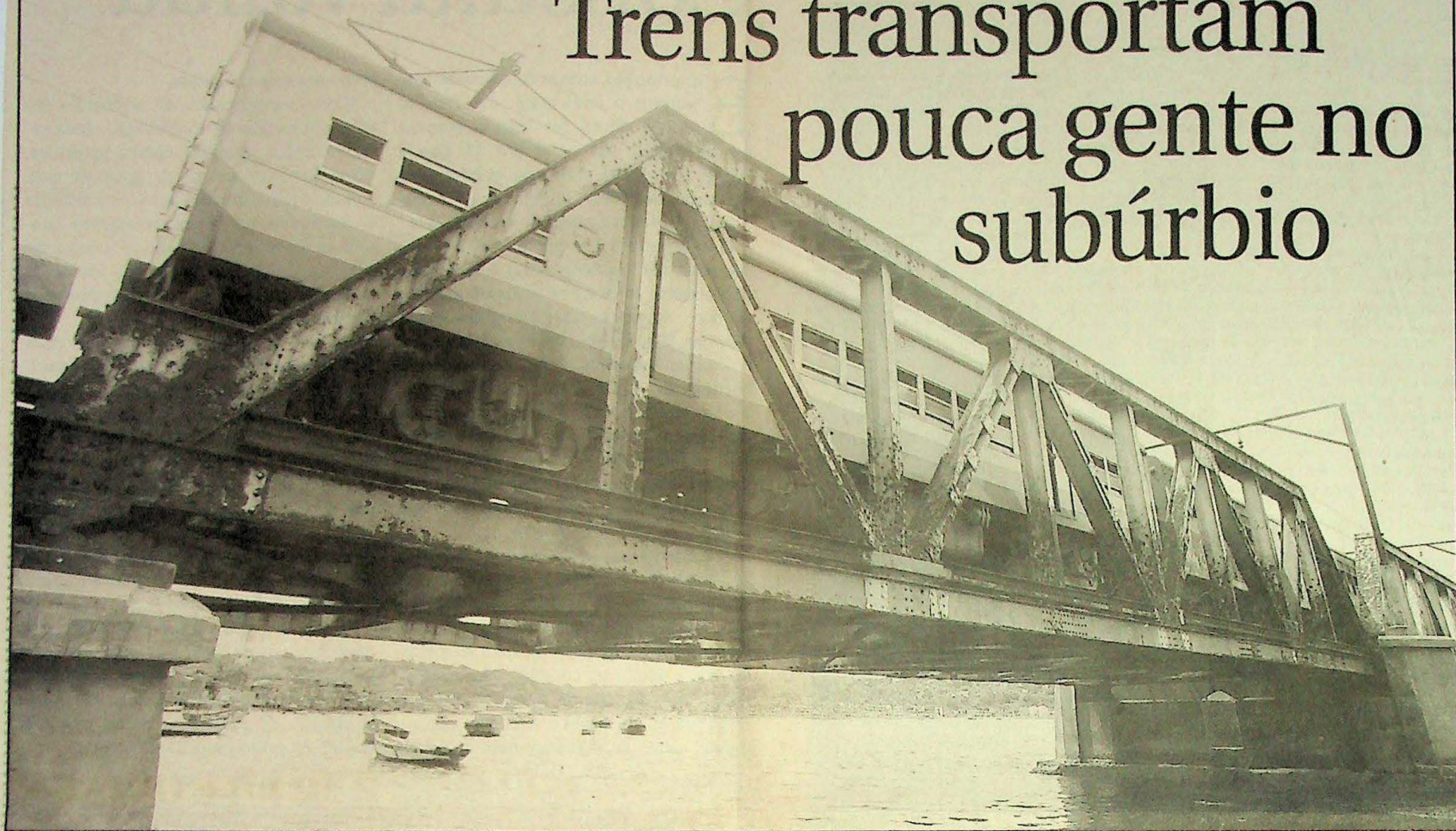
Data: 22/04/2007

Cod. de acesso: 04

Assunto: Trem

TRANSPORTE | Falta de investimento e de integração com coletivo para o Centro são algumas queixas dos usuários – hoje quase a metade do que eram nos anos 60

Trens transportam pouca gente no subúrbio



A Ponte São João, construída em 1952, é um dos trechos que precisam ser reformados e sofre com a ação do tempo; técnicos não aconselham que dois trens passem por ela ao mesmo tempo até que seja reconstruída

EDER LUIS SANTANA E REDAÇÃO
eluis@guapataide.com.br

A linha de trem Calçada/Paripe experimenta, desde a década de 60, uma decadência material e crescente subutilização. Se naquela época, quando a população de Salvador era de 655.735 habitantes, o sistema férreo atendia a pelo menos 25 mil pessoas/dia no subúrbio ferroviário, hoje – quando Salvador atingiu a marca dos 2,7 milhões de habitantes – o número de passageiros transportados diariamente não passa de 15 mil. Um volume pequeno, se levarmos em conta a população daquele pedaço da cidade, que é de 281.022 habitantes distribuídos em oito bairros, segundo o IBGE.

A Prefeitura de Salvador tem R\$ 60 milhões garantidos para investir em melhorias nos 13,5 km da li-

nha de trem. Depois de assumir a administração do sistema, em setembro de 2005, o prefeito João Henrique tem conseguido melhorar as condições do trajeto Calçada-Paripe, mas pelo menos três projetos de ampliação e melhoria do sistema de transporte férreo acumulam poeira nos arquivos da Secretaria Municipal do Planejamento (Seplam). Desde a década de 70, existem estudos que traçam alternativas para reanimar o meio de transporte.

Hoje, estima-se que 5,3% da população do subúrbio ferroviário utilizem o sistema. O percentual é baseado na média estimada pela Companhia de Transportes de Salvador (CTS). Os defensores da linha férrea afirmam que o ideal seria ampliar o trajeto para outras cidades e criar meios de levar passageiros até o Centro de Salvador. "O

"Pagamos apenas R\$ 0,50, mas o trajeto é limitado ao subúrbio. O pior é que faltam ônibus para o centro e a orla"

Márcia Silva, 31 anos, moradora de Plataforma I

trem é subutilizado. É um transporte com grande capacidade e não pode estar limitado a atender pouca quantidade de pessoas", diz o especialista em transporte público Elmo Felzemburg, que é engenheiro civil, professor da Escola Politécnica da Universidade Federal da Bahia (Ufba), com mestrado em planejamento de transporte urbano na Universidade de Birmingham (Inglaterra).

A opinião é compartilhada pelos moradores, em sua maioria insatisfeitos com a baixa representação do trem na comunidade. "Pagamos apenas R\$ 0,50, mas o trajeto é limitado ao subúrbio. O pior é que faltam ônibus para o centro e a orla", lamenta a profissional autônoma Márcia Silva, 31 anos.

Moradora há 13 anos do final de linha de Plataforma, Márcia está acostumada a pagar mais quando

precisa sair de casa. Além dos R\$ 0,50 até a Calçada, tem de pagar outros R\$ 2 no ônibus. "São dois gastos, quando deveríamos pagar uma passagem e fazer uma viagem", diz.

ÔNIBUS – De fato, a adesão é mais significativa no sistema de coletivos. As 47 linhas que passam pela região transportam, em média, 140.219 pessoas, de acordo com o Sindicato das Empresas de Ônibus (Setps). O volume corresponde aos passageiros que pagam a tarifa inteira e exclui as gratuidades. No caso dos estudantes, a cada dois que registraram a meia-passagem, é contabilizado um passageiro.

Outra informação que mostra como a quantidade de usuários nos ônibus é maior do que mostra a estatística é o fato de não serem registrados isoladamente os que

usam a linha somente no subúrbio. Leva-se em conta todos os que passam pelas linhas da região.

O secretário de Transportes, Nestor Duarte, fala em nome da prefeitura e garante ter planos de promover a integração trem-ônibus. Enquanto as idéias não saem do papel, reformas na linha férrea garantem mais conforto ao passageiro. Além de ter trazido um trem novo, existe a esperança de recuperação ao longo de toda a linha.

Segundo o chefe do setor de ciência e tecnologia da Secretaria de Meio Ambiente (SMA), Carlos Querino, as pesquisas mostram que a subutilização pode ser revertida, caso haja extensão da malha férrea com transporte de passageiros às cidades do interior e se houver integração de transportes de massa que facilite a chegada ao centro de Salvador.

Trechos críticos da ferrovia precisam sofrer intervenções

Fora os trechos em que as obras foram iniciadas, muito trabalho tem de ser feito no sistema férreo, que atravessou décadas sem uma reforma completa. "Houve melhorias pontuais. A linha está desgastada", comenta o diretor administrativo do Sindicato dos Trabalhadores em Ferrovias da Bahia (Sindiferro), José Raimundo Oliveira.

O sindicalista afirma que a falta de manutenção na linha foi um dos fatores que levou ao descarrilamento do trem recém-comprado pela prefeitura. O acidente aconteceu no início deste mês, no bairro de Escada. O veículo estava em fase de testes e levava apenas técnicos da prefeitura. Ninguém ficou ferido. "Já tivemos até três descarrilamentos em um mesmo ano", completa Oliveira.

A causa teria sido o desnível do trilho em um trecho da linha onde a junta de ferro arriou. A junta funciona como solda que fixa a linha. O local ainda não foi contemplado com as reformas da prefeitura. "Existem linhas abertas, dormentes partidos e buracos causados pela ação natural do tempo, que tiram a sustentação dos trilhos", comenta um maquinista que prefere não se identificar.

De acordo com o subcoordenador da via permanente da Companhia de Trens de Salvador (CTS), Cláudio Matos, seriam precisos 27

homens para fazer a manutenção constante da linha. Isso equivale a um funcionário por quilômetro em cada uma das vias. Hoje são apenas nove, sendo que três estão com problemas de saúde e não podem fazer esforço físico.

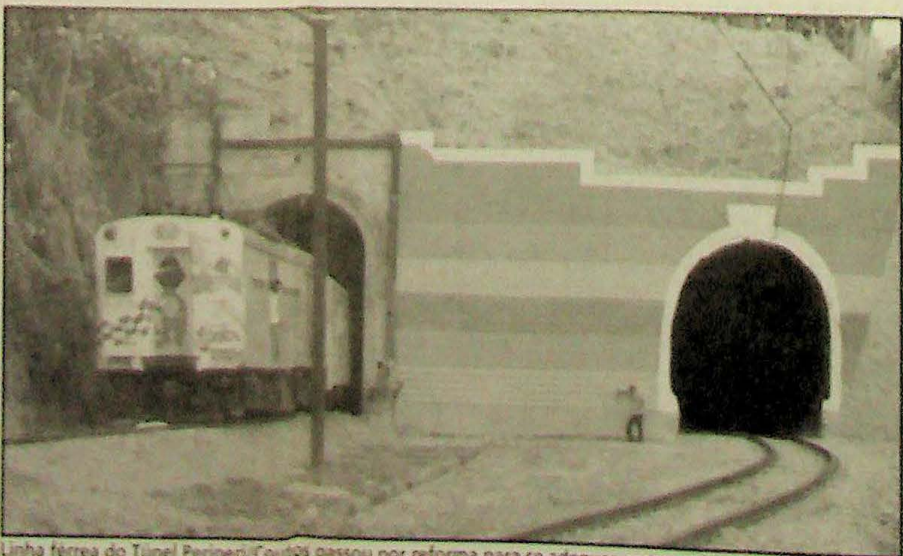
Ainda no circuito, precisa-se de reforma na Ponte São João, construída em 1952. Os técnicos já não aconselham que dois trens passem sobre ela ao mesmo tempo. A promessa é de que a ponte esteja reformada em um ano, ao custo de R\$ 19 milhões. Toda a parte de ferro será refeita, mantendo apenas as bases de concreto atuais. Acredita-se que, até novembro, a obra tenha início, mas não se sabe por quanto tempo o tráfego será interrompido.

Outro problema a ser enfrentado é o social, com as construções irregulares à margem da linha. Como consequência disso, tem-se a limitação da velocidade dos veículos e os prejuízos diante do lixo, esgoto e dejetos. Em cidades como o Rio de Janeiro, a linha é cercada por muros.

"Falta tudo por aqui, mas não temos opção", diz a dona-de-casa Alane Cerqueira, 25 anos. Desde os 5 anos no bairro, hoje vive com o marido e os dois filhos na casa improvisada com pedaços de madeira. Quando o trem passa, o casebre parece que vai desabar.



Desde os cinco anos, Alane Cerqueira mora ao lado dos trilhos, encarando os riscos e a pobreza



Linha férrea do Túnel Periperi/Coutos passou por reforma para se adequar ao tamanho do novo trem

MANUTENÇÃO

