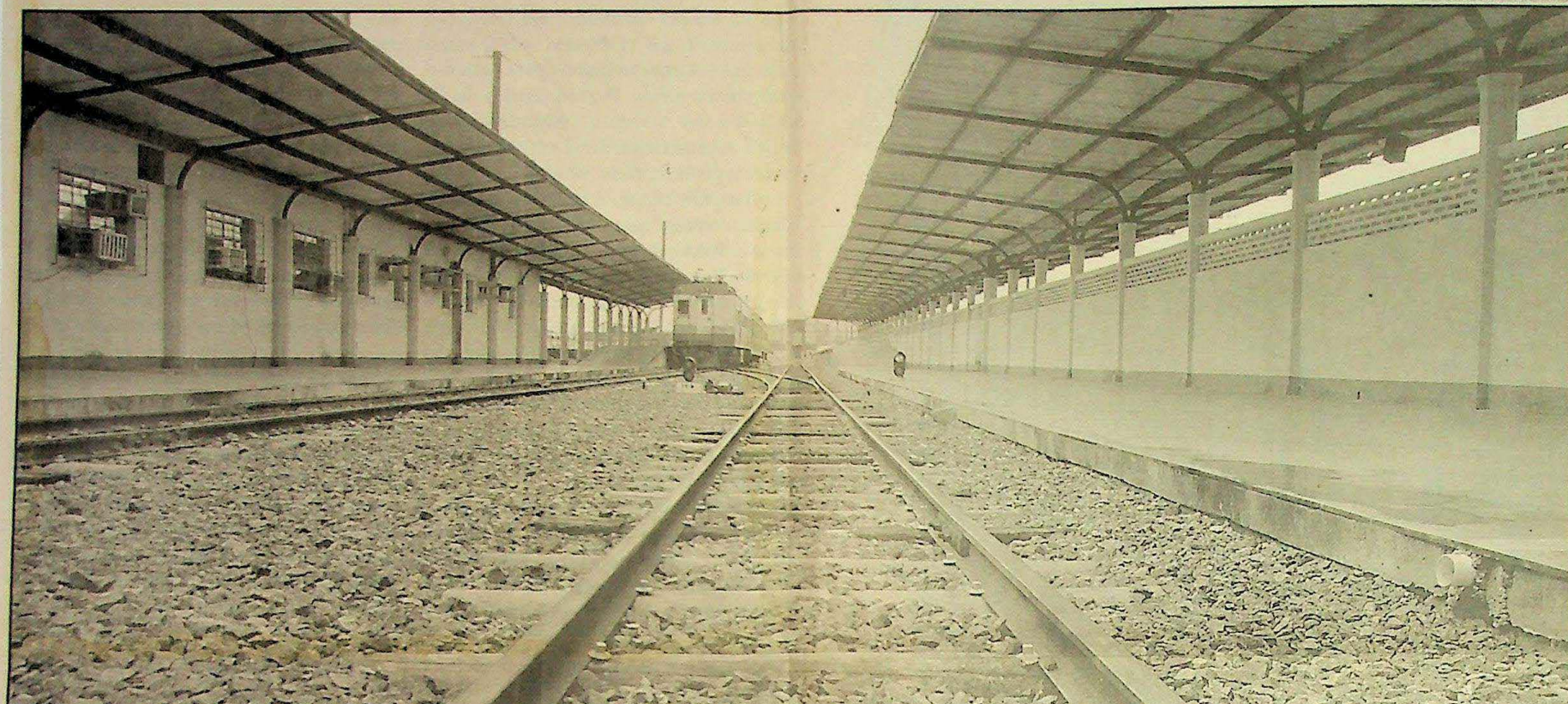


Formulário de identificação com campos: Nome (A Tande), Data (08/06/2007), Caderno (Salvador 04), Assunto (Grum).

TRANSPORTE | Laudo técnico da Companhia de Trens de Salvador (CTS) sugere possibilidade iminente de outros descarrilamentos

Perícia confirma risco de novos acidentes ferroviários



De acordo com o documento, existe necessidade emergencial de soldar juntas soltas dos trilhos de pelo menos 11 curvas num raio de 300 metros do trecho ferroviário onde ocorreu o último acidente, em 21 de abril

MARJORIE MOURA
mmoura@grupotande.com.br

Mais de 15 mil pessoas trafegam diariamente em trens no subúrbio ferroviário de Salvador, correndo o risco iminente de sofrer um grave acidente em algumas das muitas curvas e trechos malconservados da via férrea, que não tiveram qualquer melhoria nos últimos anos. Esta possibilidade real foi confirmada por relatório técnico feito pela Companhia de Trens de Salvador (CTS) sobre as causas do descarrilamento e tombamento de uma composição, no dia 21 de abril, no trecho Praia Grande, sem causar vítimas, ao qual A TARDE teve acesso.

De acordo com o documento, existe necessidade emergencial de soldar juntas soltas dos trilhos de pelo menos 11 curvas num raio de 300 metros do trecho ferroviário onde ocorreu o acidente. Estes mesmos trilhos devem ser nivelados, e a brita que compacta o conjunto dormente-trilho tem que ser imediatamente reposta.

Levantamento feito no local do descarrilamento, poucas horas após o acidente, por integrantes da Associação dos Engenheiros da Leste (Aelb), apontou como causa principal a falta de correção geométrica da linha, ou seja, falta de manutenção da via porque não vêm sendo feitas ações de fiscalização para manter um nível mínimo de segurança. O presidente da entidade, Renato Magalhães, denuncia que vem alertando a Prefeitura de Salvador há muito tempo, sem que seja tomada qualquer providência.

AMEAÇA – Mais grave é o fato de que as obras de revitalização da malha, que deveriam ter começado em 2004, e as do metrô – duas vias complementares do atual sistema de transporte coletivo –, que poderiam contribuir para desafogar o deslocamento diário dos moradores da cidade, estão sob contestação do Ministério Público Federal (MPF), que avalia dois procedimentos tutelares coletivos.

Uma das ações, do Sindicato dos Ferroviários da Bahia, contesta a transferência da gestão dos trens ferroviários urbanos da União para a Prefeitura Municipal do Salvador (PMS). Baseia-se no fato de que o município de Salvador é financeiramente deficitário e não teria como arcar com as despesas oriundas da manutenção do sistema de transporte ferroviário, que atende a população de bairros do subúrbio de Salvador.

A outra ação, movida pela Aelb, trata de possíveis irregularidades

“Se a qualidade técnica na CBTU era péssima; na CTS, é um desastre!”

Renato Magalhães, presidente da Associação de Engenheiros da Leste Brasileiro I

“Para a função de gerente, não é preciso ser engenheiro ferroviário”

Sérgio Coelho, dir. de operação e manutenção da CTS I

na implantação do metrô de Salvador e nas obras de revitalização dos trens que circulam entre a Calçada e Paripe. Os procedimentos estão em fase de análise pelo procurador federal Israel Gonçalves Santos Silva, que também vem cuidando do problema das barracas de praia de Salvador e, devido ao acúmulo de trabalho, ainda não pode oferecer sua conclusão. Segundo ele, em dois meses tomará sua decisão.

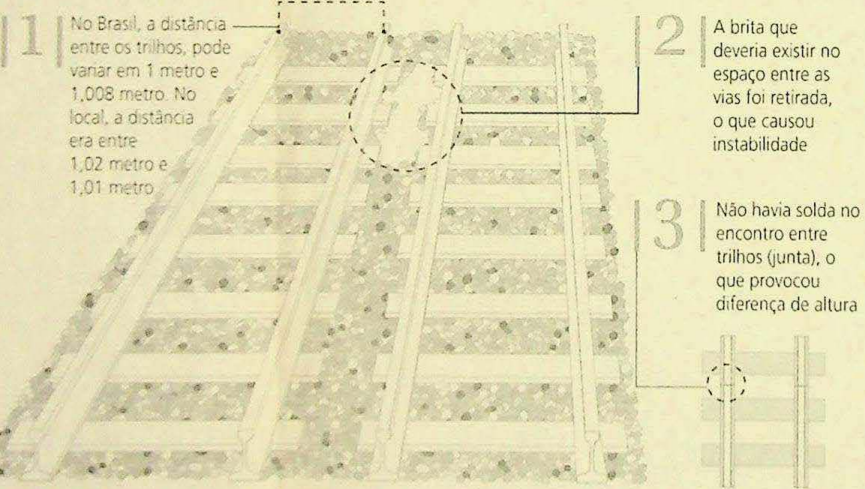
ACUSAÇÕES – O presidente da Aelb, engenheiro ferroviário Renato Magalhães, afirma que a empresa vencedora da licitação da construção da obra ferroviária (lesa) não possui experiência, tampouco capacidade técnica de engenharia de obras do gênero. Ele diz ainda que existe má gestão dos recursos públicos e que a PMS assumiu o sistema ferroviário, mas não tem feito o acompanhamento e a fiscalização necessários para o funcionamento da via férrea por onde trafegam os trens, no trecho Calçada/Paripe.

Renato lembrou ainda de descarrilamento anterior, ocorrido no mês de março e menos grave. Este ano, um trem ficou preso num dos túneis ferroviários, disse, por causa, a seu ver, da compra de trens usados, em São Paulo, não adequados ao traçado da ferrovia baiana.

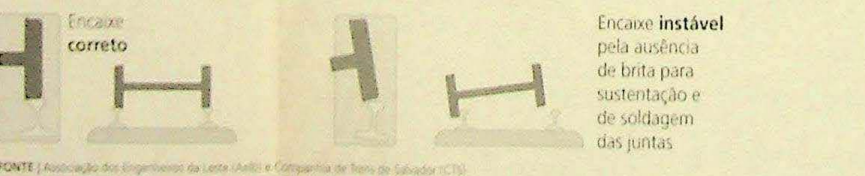
Renato Magalhães destaca que, apesar do contrato ter sido assinado

EQUILÍBRIO DELICADO

Problemas encontrados na via dupla onde aconteceu o acidente (Praia Grande) I



Como aconteceu a diferença de nível nos trilhos I



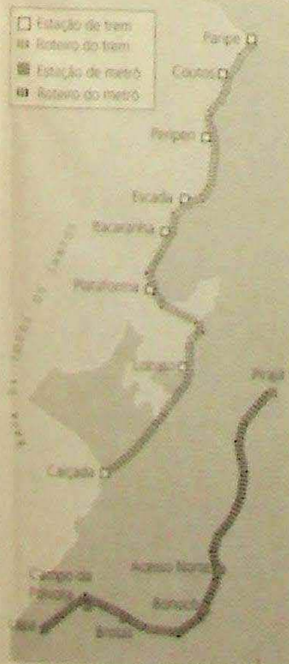
FONTE: Associação dos Engenheiros da Leste (Aelb) e Companhia de Trens de Salvador (CTS)

ILUSTRAÇÃO DE ARTE E TATTOO

ATRASOS NAS OBRAS

Os sistemas de transporte de massa e suas dificuldades I

SISTEMA FERROVIÁRIO
Extensão da via: 13 km
Situação da reforma: em fase inicial. Deveria ter começado em 2006, mas atrasou em função do repasse de verbas federais
Valor da reforma: R\$ 38 milhões. Mais R\$ 11 milhões serão solicitados
Previsão de funcionamento: 2008
Preço da passagem: R\$ 0,50
Preço da passagem sem subsídio*: indefinido
Capacidade de atendimento: 40 mil passageiros/dia
Previsão de fluxo inicial: 25 mil a 28 mil passageiros/dia



* Valor atual da passagem não cobre despesas de manutenção sem o subsídio do convênio federal

FONTE: Companhia de Trens de Salvador (CTS)

SISTEMA METROVIÁRIO
Extensão da via: 6 km (Lapa - Acesso Norte) e 12 km (Lapa - Pirajá)
Situação do projeto: projeto inicial feito pela Conder em 1978. O atual começou em 1998, com contratação em 1999. Atrasos na liberação de recursos da União fazem demorar a conclusão da obra
Valor do projeto: US\$ 450 milhões
Previsão de funcionamento: operação experimental entre novembro e dezembro de 2008
Preço da passagem: em fase de licitação de consultoria para estudo de definição da tarifa
Capacidade de atendimento: 70 mil passageiros/dia (Lapa - Acesso Norte)
Previsão de fluxo inicial: não há previsão para a fase experimental

do em 2004, até o momento algumas medidas não foram adotadas, como a de fazer desvio de vias para que seja feita a manutenção adequada dos trechos danificados. Magalhães alerta que a situação é emergencial e que houve demora para concluir o relatório do acidente. Criticou ainda a escolha do engenheiro agrônomo Sérgio Coelho para dirigir a reforma da via ferroviária. “Quem não domina a área não sabe mandar”, sentença.

EXPLICAÇÕES – O diretor de operação e manutenção da CTS, Sérgio Coelho, explica que possui formação e experiência em gestão pública – foi, durante nove anos e meio, superintendente da Companhia de Desenvolvimento do Vale do São Francisco (Codevasf) – e contesta as afirmações do presidente da Aelb. Para o trabalho na CTS, explica, montou um equipe com ex-funcionários da Viação Férrea Federal do Leste Brasileiro privatizada como Companhia Brasileira de Trens Urbanos (CBTU). Entre os profissionais, estão Al Mello, coordenador de operações e ex-superintendente da CBTU, o engenheiro mecânico Sérgio Lopes, especializado em material rolante, e o coordenador da equipe da manutenção Carlos Bastos.

Sobre a demora para conclusão do relatório do acidente, informou que o trabalho contou com ajuda de equipe técnica do Rio de Janeiro, como prevê o contrato de parceria. O relatório da CTS foi entregue ao novo secretário de Transportes e Infra-estrutura (Setin), Pedro Braga, que ainda não se pronunciou sobre o documento, e ao Crea no dia 30 de maio. Disse ainda que houve atraso de sete meses no repasse de recursos da União, alterando o cronograma das obras.

Ainda segundo Coelho, o trabalho técnico deve ser feito com o trem rodando, para não penalizar a população. Em relação à lesa, afirmou ser uma inverdade se tratar de uma empresa sem experiência na área ferroviária. Ele afirmou que a empresa paulista trabalha apenas com vias ferroviárias e que constrói trens. No site da lesa, a definição é que se trata de uma empresa com três grandes unidades de negócios, uma delas de construção e montagens, oferecendo soluções completas em algumas áreas, como a metro-ferroviária.

Sobre a compra de trens usados, disse que aconteceu num momento anterior à sua gestão e que três locomotivas que operavam no sistema local estão sendo reparadas. O objetivo é climatizar as composições e reduzir o tempo de espera dos passageiros.