

24h*

TRENS DO SUBÚRBIO: LONGA ESPERA E VAGÕES SUCATEADOS DIFICULTAM VIDA DE PASSAGEIROS



Desde o acidente da última sexta, tempo de espera na linha férrea pulou de 40 minutos para uma hora e 20 minutos

CHÁ DE CADEIRA NA ESTAÇÃO

A calma dos trilhos, aliada aos R\$ 0,50 que paga para utilizar o sistema de trem do Subúrbio Ferroviário de Salvador, comentou a pensionista Clarice Nascimento, 64, faz do transporte o “melhor de todos”. Mas nem tudo é economia e tranquilidade.

Quando o assunto é segurança, ela recorreu ao acidente com 47 feridos ocorrido na última sexta-feira. Desde então, de acordo com a Companhia de Transporte do Estado da Bahia (CTB), dos quatro trens da frota, sendo dois reservas e dois em operação, apenas um está em funcionamento, fazendo a ligação de 13,5 kms entre os bairros da Calçada e Paripe.

O CORREIO ficou por uma hora e 15 minutos na estação Paripe e nenhum trem passou na linha férrea - o normal seria um intervalo de 40 minutos entre as composições. De acordo com a CTB, o tempo de espera dobrou de 40 minutos pra 1h20.

Clarice, que mora em Periperi, elegeu os maiores problemas. E explicou que evita falar por medo “de acabar”. Disse que a extinção do transporte, para os suburbanos, seria também o fim do “acesso mais barato”, e, consequentemente, do direito de ir e vir dos usuários.

“Eu dei graças a Deus que não sai de casa no dia do acidente. Fiquei triste, apavorada. Porque amo, eu gosto muito de andar neles, mas a verdade é que são sucatas”, lamentou a pensionista, que utiliza o transporte ao menos quatro vezes por semana para ir até Paripe.

Segundo a CTB, os trens envolvidos no acidente seguem em manutenção. “Após esse período, eles vão passar por testes técnicos e de segurança, antes do retorno ao sistema. As causas estão sendo apuradas pelo corpo técnico da CTB, mas não há um prazo definitivo para essa apuração”.

Os passageiros não demonstram prazer em usar o serviço e relacionam as composições



O choque entre dois trens do Subúrbio Ferroviário deixou 47 feridos

que atendem ao sistema ferroviário com sucatas. Quando a dona de casa Iraci Mel dos Anjos, 63 anos, comentou a espera por equipamentos novos, que possam atender à demanda de 14 mil usuários por dia - e com segurança - se disse motivada por amor.

Iraci nem imaginou, mas o comboio de quatro trens que compõe a frota utilizada por ela, diariamente, há 50 anos, tem quase sua idade. Lá se vão 59 anos de operação, segundo a CTB, administradora do sistema - existente desde 1860. “Não existe um bom transporte para o Subúrbio. Não fosse essa sucata-

taria, seria meu sonho de vida”, disse Iraci.

A CTB rebateu. O diretor de Operação e Manutenção, Hidelson Menezes, explicou que não há como estimar o tempo de vida útil dos equipamentos, que, garante ele, passam por manutenção corretiva “sempre que necessário”, e preventiva às quartas-feiras e sábados. “São como aviões, não há como dar uma data para isso, o importante é manter os reparos regulares”, defendeu.

Iraci também reclamou da segurança, da limpeza e da ferrugem exposta. “Isso é muito triste para nós, que vi-

Eu dei graças a Deus que não sai de casa no dia do acidente. Fiquei triste, apavorada. Porque amo, eu gosto muito de andar neles, mas a verdade é que são sucatas Clarice Nascimento Pensionista

Não existe um bom transporte para o Subúrbio. Não fosse essa sucataria, seria meu sonho de vida Iraci Mel dos Anjos Dona de Casa

vemos aqui. Uma coisa tão boa, uma vista tão linda, mas a gente não tem paz com eles [trens] assim, é uma história triste de amor”, falou a moradora de Plataforma, cheia de justificativas, contudo, para renegar o Veículo de Leve Transporte (VLT) do Subúrbio, aposta do governo para a substituição do sistema ferroviário.

O projeto prevê a ligação entre o bairro do Comércio, em Salvador, à Ilha de São João, no município de Simões Filho, na Região Metropolitana de Salvador. Serão 20 kms de extensão, 22 estações e capacidade para transportar cerca de 150 mil usuários por dia. O modelo será do tipo monotrilha, movido à propulsão elétrica, sem emissão de agentes poluentes.

Mais conforto e segurança, defendeu Hidelson Mezes, que reconheceu que se trata da contramão do que os passageiros encontram atualmente. “O Estado vai decidir o valor. Mas é utópico pensar na tarifa de R\$ 0,50 [valor pago atualmente]. O trem opera porque pode operar, sem conforto, mas com condições. As pessoas vão resistir [ao VLT], a princípio, mas é um novo conceito”.

TAILANE MUNIZ