

# Mais\*

## SOTEROPOLITANOS GASTAM ATÉ DEZ VEZES MAIS EM TRANSPORTE SEM O TREM DA CALÇADA A PARIPE

Wendel de Novais

REPORTAGEM

wendel.novais@redabahia.com.br

“É cheio, demora mais e ainda custa caro”, afirma Nair Silva, 43 anos, moradora de Plataforma e que há pouco mais de dois anos precisou trocar o trem pelo ônibus para chegar na Calçada, onde frequentemente faz compras. Isso porque o trem, que funcionava há 160 anos ligando a Calçada a Paripe com dez estações, teve a operação interrompida há 810 dias. Em seu lugar, a esperança é o Veículo Leve sobre Trilhos (VLT), com previsão de início de funcionamento para o segundo semestre do ano de 2024.

Porém, a obra parece não ter saído do lugar, segundo moradores do Subúrbio Ferroviário. “Lá a gente não vê nenhuma mudança, a estação toda abandonada sem nenhuma obra. Aqui na Calçada fizeram só botar os tapumes aí, mas eu também não vejo avanço. Enquanto isso, a viagem que eu fazia em 20 e poucos minutos, às vezes, leva até 1h30 a depender do engarrafamento”, lamenta Nair.

E não é só em Plataforma que não se vê sinal de VLT chegando. Seja na Calçada, no Lobato, Escada, Periperi ou Paripe, só há estações fechadas, sem ação de máquinas ou trabalhadores.

A Secretaria de Desenvolvimento Urbano do Estado da Bahia (Sedur), que acompanha o processo de construção, foi procurada para informar sobre prazos, atrasos e o cronograma de execução do VLT, e enviou uma nota.

“Os entendimentos entre o Governo do Estado e a Skyrail Bahia, braço da Build Your Dreams (BYD), para a construção do Veículo Leve sobre Trilhos (VLT), que vai substituir os antigos trens do Subúrbio Ferroviário de Salvador, seguem em andamento, em conformidade com as normas do contrato de Parceria Público-Privada (PPP)”, diz um trecho.

“A construção do Veículo Leve sobre Trilhos (VLT) será realizada por meio de um consórcio na modalidade Parceria Público-Privada (PPP), entre o Governo da Ba-



No Subúrbio Ferroviário, o cenário é de abandono. Obras do VLT ainda não saíram do papel; moradores reclamam

## Sem trem e sem sinal do VLT...

**Transporte**  
Obras do modal não avançam e população do Subúrbio Ferroviário pede solução

hia e a BYD. A Skyrail Bahia será a responsável pela implantação, operação e manutenção do modal, que transportará 172 mil pessoas por dia. A estrutura de baixo impacto ambiental proporcionará uma nova realidade ao Subúrbio Ferroviário de Salvador”, complementou.

Procurada, a Skyrail Bahia informou que os entendimentos com a gestão estadual seguem em andamento para que a construção do modal se torne viável. Destacou ainda que não se trata de um proces-

so simples de ser conduzido.

“Até o momento, foram realizados serviços preliminares, como topografia, sondagens, implantação de canteiros e elaboração de projetos executivos”, respondeu a empresa em nota, sem falar sobre os prazos para conclusão do projeto.

### DOR NO BOLSO

Enquanto isso, quem pagava R\$ 1 para ir e voltar de trem, sofre para conseguir desembolsar quase R\$ 10 para fazer o mesmo percurso, como

“Tem gente que conheço aqui que sai do Lobato e vai até a Calçada andando porque não tem o dinheiro do transporte. Com R\$ 1, era acessível. Eu sei que estava capenga, mas pelo menos existia. Agora, a gente não tem nada **Jucineide de Santana** Moradora do Lobato

conta Jucineide de Santana, 47, que mora do lado da antiga estação do Lobato.

“Tem gente que eu conheço aqui que sai do Lobato e vai até a Calçada andando porque não tem o dinheiro do transporte. Com R\$ 1, era mais acessível para todos. Eu sei que estava capenga, mas pelo menos existia. Agora, a gente não tem nada. O povo do Lobato sentiu muito isso”.

O problema é parecido em Periperi, onde mora Maurício Sampaio, 36. Ele trabalha na Calçada e precisa ir todos os dias até o local. Antes do fim do trem, as contas não apertavam por causa do transporte. Agora, é mais uma dor de cabeça com a qual ele precisa lidar no dia a dia.

“O trem faz muita falta por conta do gasto. Eu hoje pago praticamente dez vezes mais do que há dois anos para chegar na Calçada. Os R\$ 10 podem parecer pouco, mas se você contar que é o mês todo prejudica demais. Ainda mais nessa situação de comida tão cara como está. Fica difícil para quem tem que cuidar da família”, reclama o ambulante.

A ausência do trem impacta também quem nem entrava nele, mas dependia da sua operação para ver o trabalho dar certo. Marivaldo Paixão, 57, vende pimentas ao lado da estação de Paripe há mais de 10 anos. Segundo ele, a diferença após a desativação é motivo para chorar.

“A venda caiu mais de 80%, hoje a gente vende mais para comer mesmo. Foi como se tirasse nossos pés e mãos. O trem que era o movimento. De cinco em cinco minutos, isso aqui parecia o Carnaval de cheio. Hoje você vê como está aí. Vinha cliente do Subúrbio todo com R\$ 1. Quem vai vir precisando pagar R\$ 10 e ainda com todo transtorno de ônibus?”, questiona.

## Empresa justifica atraso por conta dos preços dos insumos

Sobre os problemas para a efetiva construção do VLT, a Skyrail Bahia justifica o atraso afirmando que “os avanços na construção do modal foram impactados também pela variação dos preços dos insumos”, que aumentaram após a assinatura de contrato para execução.

Essa não é a primeira vez que os valores viram motivo para novas discussões entre o público e privado na construção do modal. Em junho de 2022, como mostrou a coluna Satélite, o consórcio chinês Skyrail ameaçou abandonar a obra em curto prazo caso o governo do estado se recusas-

se a injetar ao menos R\$ 1,5 bilhão em aditivos ao contrato de concessão firmado.

Antes disso, em janeiro do mesmo ano, as obras chegaram a ser paralisadas, ainda de acordo com a coluna Satélite. O motivo seria a resistência do então governador Rui Costa (PT) em ceder às pres-

sões do consórcio por mais verba além do que já estava previsto em contrato no primeiro momento. Barreiras legais, no entanto, impediram o rompimento da PPP.

Por isso, a Skyrail Bahia será a responsável pela implantação, operação e manutenção do modal. A pri-

meira fase do VLT prevê a construção de 21 estações que começam no Comércio, correm todo o Subúrbio Ferroviário e terminam em Simões Filho, na Região Metropolitana de Salvador (RMS). A segunda fase leva o modal até a estação Acesso Norte do metrô da capital.