

Vale melhora transporte de passageiros na Vitória-Minas

Investimentos superiores a Cr\$ 330 milhões, além de outros 16 milhões de dólares gastos com a compra de vagões, estão sendo aplicados pela Estrada de Ferro Vitória-Minas (EFVM) na melhoria das condições de atendimento ao sistema de transporte de passageiros. Mas, apesar disso tudo, a estação Pedro Nolasco não será reconstruída tão cedo. A empresa "não está preocupada com sofisticação" e pretende apenas melhorar o terminal de Jardim América — o que já está sendo feito —, admitindo também a possibilidade de montar um guichê de vendas de passagens, no centro da cidade, para acabar com as filas.

Frisando sempre que o embelezamento não é a preocupação da empresa e que a Vale está tentando, inclusive, manter a homogeneidade da arquitetura local, onde já funciona um almoxarifado, ao lado do campo da Desportiva Ferroviária, os técnicos da EFVM entendem que uma fachada suntuosa destoaria no local. E não consideram também necessária, no momento, a ampliação das dependências físicas da estação, destacando ainda que o projeto inicial de um novo terminal ferroviário, elaborado em 1975, foi abandonado.

Naquela época, estimava-se para o futuro, um incremento no transporte de passageiros para cinco milhões por ano, e isso não aconteceu. Verificou-se um aumento na procura do trem como meio de locomoção, mas não a ponto de exigir um dimensionamento novo da estação. Antes disso, houve, conforme destacou ontem a EFVM, uma preocupação com a melhoria da qualidade dos serviços e, principalmente, da segurança. Hoje, com o computador acompanhando todos os trens, a ferrovia garante que é praticamente impossível que um acidente — especialmente com os trens de passageiros — aconteça, apesar do intenso tráfego na linha.

Em 1974, foram transportados 1.585.395 passageiros. Em 1975, quando se projetou a nova estação, foi de 1.564.308 o número de usuários por ano. E a previsão era de que, nos próximos anos, o total se elevaria para cinco milhões. Na época, falava-se no incremento do transporte de passageiros através de vias férreas, com o governo federal anunciando, inclusive, o surgimento do "trem-bala", japonês, para o percurso Rio-São Paulo.

Mas essa demanda não aconteceu. Em 1976, 1.671.595 pessoas utilizaram a EFVM. Em 1977, houve uma elevação de quase 500 mil passageiros, chegando a 2.208.203 o total de usuários do sistema. Nos anos seguintes, esse número anual se manteve mais ou menos estável (2.263.518, em 1978, e 2.206.485, em 1979) até 1980, quando houve um novo aumento no total de passageiros transportados e que chegou

a 2.827.689 pessoas. A maior demanda no transporte de usuários aconteceu no ano passado e foi atribuído às obras da Companhia Siderúrgica de Tubarão (CST), que trouxe milhares de trabalhadores ao Espírito Santo. A maioria deixou a família em Minas Gerais e viajava constantemente nos finais de semana. O pico do transporte se deu, então, com 2.827.689 passageiros/ano. E nos dez primeiros meses desse ano houve uma redução sensível no número de pessoas transportadas: 2.133.225, com uma previsão, até o final do ano, de 2.560.000 usuários.

Números esses que, no entender da EFVM, são insuficientes para exigir a construção imediata de uma nova estação ferroviária, enquanto dezenas de pequenas obras e reformas estão sendo exigidas nas 26 estações ao longo do trecho Vitória-Minas Gerais. Como exemplo da situação da empresa, foram citados números correspondentes ao Rio de Janeiro, onde o sistema ferroviário suburbano transporta, em quatro dias, mais de dois milhões de pessoas. A empresa lembrou ainda que, excetuando-se os períodos de pico — quando acontecem feriados que prolongam os fins de semana, comemorações especiais, como Carnaval, Semana Santa, Finados e Natal —, os trens não trafegam com sua capacidade total.

Além dos gastos com conservação e melhorias físicas da linha, foram investidos outros 50 milhões de dólares no controle de tráfego, um computador que comanda, eletronicamente, as composições da EFVM. Existe uma preocupação em harmonizar os investimentos, conforme lembra a própria Vale, e assim, antes de se construir uma nova estação ferroviária — o que deverá acontecer quando a demanda exigir ou no caso de uma integração entre os transportes ferroviário, rodoviário e aquaviário —, a EFVM vai se dedicar exclusivamente à segurança nos trens e à melhoria do atendimento. E foi para isso que a empresa alugou 12 vagões de passageiros da rede ferroviária e cinco da Fepasa, além de comprar 16 ao custo unitário de 500 mil dólares, que deverão chegar ao Brasil no início de 1983.

Uma das providências prioritárias será cercar todas as estações da linha para evitar problemas, como o ocorrido recentemente, quando uma passageira, ao descer do trem pelo lado errado, não prestou atenção à outra composição e teve as duas pernas esmagadas. Somente para adequar a estação de Resplendor, em Minas Gerais, às normas de segurança exigidas, a EFVM está investindo Cr\$ 150 milhões para a retirada dos trilhos do lado direito, passando-os para o esquerdo. Aqui na Grande Vitória, na estação Pedro Nolasco, além do gradeamento de segurança, foi ampliada a plataforma, instalados banheiros e construídos mais guichês. A EFVM garante que irá instalar mais um

guichê no centro da cidade, repetindo uma experiência anterior, e também instalará outros no local, de forma a erradicar ou pelo menos diminuir a ocorrência de filas.

E reconhece também que existem filas, pois, às vezes, um usuário do sistema ferroviário é obrigado a esperar durante duas horas para comprar a passagem, o que deverá ser evitado no futuro. A começar pela venda antecipada da passagem e depois com a instalação de novos guichês. Para o movimento de amanhã e domingo, por exemplo, a EFVM reconhece que vai haver problemas, tumultos e confusão, mas não tem como impedir. Toda a sua capacidade atual de transporte foi acionada e, mesmo assim, só existem 50% das passagens para segunda-feira. Para amanhã e domingo estão esgotados os bilhetes, tanto para a primeira como para a segunda classe. E dos três carros de passageiros que estão na oficina de manutenção o que mais rápido estará em condições de circular só ficará pronto no início de dezembro.

A empresa admite também que não tem como evitar que os usuários viajem em pé, destacando o aspecto social na questão ao lembrar que, às vezes, uma família inteira chega do interior, dorme ao relento, para viajar no dia seguinte, e não encontra passagem — especialmente nos dias de pico. Nesse caso, existe uma orientação para os agentes na venda de bilhetes. O que acaba provocando as superlotações, que tantas queixas têm provocado. A EFVM, para justificar a não-construção de uma nova estação ferroviária, lembrou também que, além das modificações já mencionadas, vistoriou um novo lavador de vagões e transferiu, modernizando sua oficina de reparos. Somente o sistema de lavagens de vagões custou Cr\$ 100 milhões. Alegou ainda que são apenas quatro trens diários, uma vez que a demanda, no momento, não exige o aumento desse número, pois haveria uma ociosidade muito grande na estação.

Assim, Jardim América deverá continuar por algum tempo com o galpão provisório transformado em estação ferroviária e que existe há 20 anos. Com algumas melhorias. Mas o saguão deverá continuar pequeno, exigindo que os passageiros aguardem a partida no interior dos carros. E, aliás, a composição já chega com alguma antecipação ao terminal, exatamente para evitar aglomerações. A empresa informou, também, que vem introduzindo melhorias nos carros, além de aumentar a segurança dos mesmos, e que, no que diz respeito aos horários, quando se instalava o sistema de segurança da linha e sua duplicação era feita, havia realmente atrasos. Mas que hoje, os horários são rigorosamente respeitados, o que é, inclusive, uma preocupação da empresa.

VALE melhora transporte de passageiros na
Vitória-Minas. A Gazeta, Vitória, 13 nov 1982.
p. 9. 1. ed. C. 4, 5 e 6.