

VOCAÇÃO DA FERROVIA - SEU ESPAÇO

(Vocacaoferrovia.pdf)

O transporte ferroviário se tornou símbolo e sinônimo de desenvolvimento regional e nacional, além de ostentar a façanha de pioneiro em matéria de transporte. Abriu caminhos para escoar a produção sobre trilhos e foi relevante na criação de núcleos habitacionais fora do perímetro urbano. Nas regiões despovoadas não havia outro concorrente para disputar esta fatia do mercado. Era exclusivo, necessário e promissor para ser tornar grande na conquista do seu espaço. Enquanto crescia e se expandia, os demais modais de transporte apoiavam e reforçavam suas ações para cumprir seu papel com mais eficiência. Ao lado da linha ferra crescia também as estradas de rodagem de infraestrutura de solo natural permitindo a circulação de veículos leves, importados e limitados a pequenas cargas. As cidades passaram a ser unidas por estrada de ferro que prestavam serviços de transporte de passageiros e de cargas diversas em todas as direções. Por longo tempo se manteve na hegemonia nos transportes terrestres. O transporte rodoviário se desenvolvia menos que o ferroviário por falta de estradas confiáveis e que garantisse a segurança no transporte de cargas e pessoal. Porém, a partir de políticas rodoviaristas os governos investiram pesado na construção de rodovias e, com esta medida, as fábricas passaram a produzir veículos de todos os tipos, atendendo as necessidades dos usuários. A ferrovia começou a perder seus passageiros em função do conforto oferecido pelos coletivos, tendo menos tempo de viagem e maior disponibilidade ao longo do dia. Apenas permaneceram fieis à ferrovia passageiros de menor poder aquisitivo, sem a preocupação com o tempo de viagem e o conforto. Quanto ao transporte de carga, muitos ramais para locais de baixa produção foram sendo desativados e mais tarde extintos. Permaneceram em intensa atividade os trens em linhas de carga permanente e as de cargas sazonais de grande fluxo - as linhas do corredor de exportação. Nem mesmo com a privatização, as concessionárias não vêm mantendo o contrato de disponibilizar transporte ferroviário em todas as linhas onde houver cargas a transportar. Tentam justificar colocando veículos rodoviários para suprir este item do contrato por julgar mais econômico, mas prejudicam o pavimento das estradas de rodagem. Tem surgido promessas de candidatos a cargo públicos de construir estradas de ferro para passageiros no perímetro urbano ou aproveitar a malha existente, desativada ou de pouco tráfego, para criar um transporte de caráter social. Tais propostas nasceram da vontade de beneficiar a comunidade sem antes se fundamentar num projeto viável que demonstrassem seus custos e a origem dos recursos, bem como previsão da quantidade de usuários do trem. Há de se indagar: atualmente a população usuária existente manteria a lotação de mais de um trem por dia no percurso projetado ?

Por outro lado, sabe-se que os custos do transporte ferroviários são mais elevados que o rodoviário, devendo receber um subsídio do poder público para produzir uma passagem social. E quem iria pagar esta conta? A propósito deste assunto, um grupo de dirigentes políticos e empresariais de Santa Maria iniciou um estudo para estabelecer um trem entre a gare da antiga estação até a Universidade(UFSM). Após ouvir os prós e contra do projeto, não se falou mais nesta ideia. Vejamos a argumentação:

a) A estrada de ferro não vai até o interior da UFSM, devendo ser construído um trecho de 2 km que atravessa uma Rodovia. Exigiria colocar cancela ou fazer um elevado para a Rodovia;

b) Necessidade de ter pessoal treinado para a operação dos trens, conservação da linha e uma oficina de manutenção do material rodante e de tração;

c) O usuário do trem que mora longe da gare deverá utilizar coletivo para tomar o trem; na chegada na UFSM o ponto de parada nem sempre ficaria perto de seu destino, devendo fazer longa caminhada;

d) O trem teria passageiros em grandes intervalos, não coincidindo, muitas vezes, com o horário de início e fim da aula do aluno;

e) Devido a esta situação desfavorável, haveria interesse de aluno promover transporte solidário, revezando veículo particular com outros colegas, deixando de utilizar o trem. Conclui-se que, enquanto houver espaço para circulação de coletivos, sem grandes congestionamentos de tráfego, o trem ficará fora dessa fatia de mercado.

Os trens de longo percurso perderam seu espaço, existindo no Brasil apenas 2: um, na estrada de Ferro Carajás-PA e, outro, na estrada Vitória -Minas. Ouve-se, frequentemente, pessoas questionando o retorno do trem entre Porto Alegre e Uruguaiana ou por que não implantar um trem de alta velocidade(trem bala) neste percurso, a exemplo de outros países mais desenvolvidos ? Atualmente o trem de longo percurso nesta linha não teria perspectiva de sucesso, pois já funcionou com precariedade, devido a demora na viagem e, ainda, ter apenas um horário em dias alternados. De Uruguaiana a Porto Alegre partem 2 ou 3 ônibus diariamente, fazendo este percurso em menos tempo. Quem viaja por motivo de negócio e conclui seu trabalho em breve, quer retornar imediatamente, não suportando longo tempo na espera do trem. Quanto ao trem de alta velocidade, são poucas as cidades populosas no País que comportam trens desta performance. Tem sua terra fértil ou espaço em cidades de grande população distantes uma da outra acima de 100 km, de modo a concorrer com o transporte aéreo. No Brasil existem estudos para ligar Rio a São Paulo e Campinas, São Paulo-Brasília, São Paulo-Belo Horizonte ou Juiz de Fora.

Os trens de Subúrbio tem-se mantidos em razão de não haver espaço suficiente para o tráfego de ônibus que possam substituir o volume de passageiros transportados pelos trens.

Os trens metrô, subterrâneos ou de superfície, tem sido a solução das grandes capitais brasileiras, não se admitindo substituição por coletivos rodoviários.

Os trens de carga permanente como combustíveis, produtos perigosos, minério e carvão tem seu espaço obrigatório sem outro concorrente, quando se trata de grandes cargas a transportar.

INSTALAÇÕES DAS OFICINAS COM A PRIVATIZAÇÃO

A saída dos servidores da RFFSA do ambiente das oficinas do KM3, mesmo com a permanência do serviço de segurança, propiciou uma avalanche de invasores levando os materiais que podiam. A concessionária ALL – América Latina Logística não se interessou em manter alguns serviços de manutenção no local. Toda a área do KM3 ficou fora do interesse operacional de modo que se iniciou um processo de depredação, demolição, autorizado ou não, chegando até o desmantelamento de instalações como pontes rolantes, compressores de grande porte, prensas, tornos, todos transferidos para Ponta Grossa, PR, onde a ALL concentrou seus serviços de reparação

e manutenção. O estado geral das instalações ficou tão deformado que causava desolação em quem havia dedicado toda uma vida profissional na sua conservação e manutenção. Não ficou pior porque uma empresa terceirizada, a Santa Fé Vagões, ocupou alguns prédios e iniciou a fabricação de vagões depois de recompor algumas instalações necessárias ao processo produtivo. Havia promessa de seus diretores de gerar mais de 500 empregos diretos e indiretos, mas não passou de 150. Atendida a encomenda inicial da ALL, não surgiram outras encomendas de modo que houve troca de diretoria e a empresa passou a executar somente serviços de reparação ou manutenção e não mais fabricação. Os incentivos fiscais concedidos pelo Estado e Município, no propósito de fabricação, ficou prejudicado, cabendo ao município revisar a nova situação. Em função dessa nova realidade, o quadro de pessoal hoje não passa de 40 empregados, os quais vem trabalhando de modo contínuo na modalidade de revezamento.