

A METAMORFOSE FERROVIÁRIA: PASSADO, PRESENTE E FUTURO DO TRANSPORTE SOBRE TRILHOS DO SUBÚRBIO DE SALVADOR

Autor: Diego de Jesus Souza Santos¹

RESUMO: O intuito desse estudo é apresentar as diversas abordagens que o poder público – em todas suas esferas – e a iniciativa privada tem adotado visando manter o funcionamento de uma das primeiras ferrovias do Brasil – a Estrada de Ferro da Bahia ao São Francisco – que desde a sua implantação e atualizações até os dias atuais, tem enfrentado sérias dificuldades de natureza econômica e de perda da finalidade original no processo de atrofiamento do transporte ferroviário no país causado por políticas públicas adotadas de forma desordenada na segunda metade do século XX, cujas consequências influi diretamente na deficiência atual nos modais de transporte brasileiro. As autoridades públicas têm o desafio de modernizar o sistema de transporte ferroviário na periferia de Salvador, que operava em condições precárias de funcionamento, apresentadas em pesquisas de campo, feitas no equipamento e nas dependências da empresa pública estadual responsável por sua operação. A ferrovia cumpriu um papel muito importante na vida dos moradores do Subúrbio Ferroviário, que após a desativação do sistema que ininterruptamente operou por mais de 160 anos, tiveram de enfrentar outro sistema deficitário que é o do ônibus municipal, que carrega outra série de desvantagens. Enquanto houver o retardamento da operação do novo modal ferroviário mais rápido e ecologicamente responsável, o Brasil avança a menores passos no tangente a redução da emissão °do carbono gerado pela queima de combustíveis fósseis, sendo possível através da implantação de modais de baixo impacto ao meio ambiente e retarda o desenvolvimento socioeconômico e o combate a vulnerabilidade social de uma das áreas mais populosas de Salvador.

Palavras-Chave: Trem do Subúrbio. Monotrilho do Subúrbio. Subúrbio Ferroviário.

THE RAILWAY METAMORPHOSIS: PAST, PRESENT AND FUTURE OF RAIL TRANSPORT IN THE SUBURB OF SALVADOR.

ABSTRACT: The purpose of this study is to present the different approaches that the public power – in all its spheres – and the private initiative have adopted with the objective of maintaining the operation of one of the first railroads in Brazil – the Estrada de Ferro da Bahia ao São Francisco – that since its implementation and updates to the present day, has faced serious difficulties of an economic nature and the loss of its original purpose in the process of atrophying rail transport in the country caused by public policies adopted in a disorderly way in the second half of the twentieth century, whose consequences directly influences the current deficiency in Brazilian modes of transport. Public authorities have the challenge of modernizing the rail transport system on the

¹ Graduando em Administração, na Faculdade Visconde de Cairu em Salvador/BA.

outskirts of Salvador, which operated in precarious working conditions that were presented in field surveys, carried out on the equipment and on the premises of the state public company responsible for its operation. The railroad played a very important role in the lives of residents of Subúrbio Ferroviário, who, after the deactivation of the system that operated uninterruptedly for more than 160 years, had to face another deficit system, that of the municipal bus, which carries another series of disadvantages. . As long as there is a delay in the operation of the new, faster and more ecologically responsible railway modal, Brazil is advancing at smaller steps in terms of reducing carbon emissions generated by the burning of fossil fuels, being possible through the implementation of modes of low impact on the environment and delays socioeconomic development and combats social vulnerability in one of the most populated areas of Salvador.

1. INTRODUÇÃO

A metamorfose é uma palavra de origem grega *metamórphosis*, que é do processo de transformação a respeito do que é tangível e também abstrato. No intervalo entre o surgimento da humanidade até os tempos mais atuais ocorreram inúmeras transformações a respeito a tudo o que é alcançado pelo conhecimento humano, o que faz da metamorfose um processo comum no cotidiano. Desde sua fundação em 1549 por Tomé de Souza (1503-1553), Salvador passou por uma série de mudanças em toda sua estrutura social, política, econômica e também logística. Uma vez que com o aumento populacional e de suas atividades comerciais ainda em tempos imperiais, se fez necessário repensar a forma de movimentar mercadorias e também de passageiros.

A solução encontrada foi na máquina a vapor, que era a única tecnologia de mais eficiente e eficaz, capaz de substituir a tração animal. Visto que durante a primeira Revolução Industrial (1750-1840), surgiram tais invenções, introduzidas nas linhas de produção industrial, fabricando, produtos (que outrora eram feitos por artesãos) em maior quantidade e menor custo e tempo. Com o aumento na oferta de produtos de diversos gêneros no mercado inglês, surgiu a necessidade de aprimoramento no modal de transporte, a fim de se movimentar maior quantidade de carga, o que seria inviável para meios de tração animal.

Além do capital financeiro, o intelectual também estava em expansão, com o surgimento da primeira ferrovia pública do mundo, fruto da empreitada projetada pelo engenheiro inglês George Stephenson (1781-1848) que no ano de 1825, inaugurou a linha ferroviária Liverpool and Manchester Railway, com seus 50 quilômetros de extensão, o mesmo inglês que em 1829 criou o motor chamado de *Stephensons Rocket*, a primeira locomotiva a passar dos 45 quilômetros por hora, o que foi um marco para a sociedade inglesa durante seu crescimento industrial.

Com a expansão de Londres, capital da Inglaterra, foi preciso implementar um sistema ferroviário que atendesse a demanda metropolitana na própria capital. Foi implementado o primeiro sistema de metrô do mundo, em operação desde 1863. Atualmente, o *underground* conta com quase 300 estações e seus estimados 400 quilômetros de extensão da malha metroviária inglesa. No mundo moderno, ainda é reconhecido o pioneirismo inglês, no tangente a transporte ferroviário, que conquistou a sua ascensão pelos demais continentes no fim da primeira Revolução Industrial, a qual o Brasil faz a adesão ao modal de transporte no final de seu período monarca e também escravagista, visando aumentar o escoamento de sua produção de insumos e mercadorias para a exportação.

2. EVOLUÇÃO HISTÓRICA

O transporte ferroviário do subúrbio de Salvador passou por transformações desde sua implantação, assim como a própria cidade nas suas diversas fases políticas desde a monarquia até a redemocratização, sob gestão das autoridades públicas de diferentes esferas até a iniciativa privada nacional e internacional.

2.1. Império do Brasil (1822 – 1889)

Sendo testemunha ocular da série de transformações nas terras inglesas, o empresário brasileiro Irineu Evangelista de Souza (1813 – 1889), regressou ao Brasil depois de um período de vivência na Inglaterra por razões comerciais. O Barão de Mauá acreditava que pelo desenvolvimento econômico através da industrialização e da implantação de novos modais de transportes (o que já era realidade na Europa), poderia contribuir para o crescimento da sociedade brasileira através do surgimento de indústrias de base, ferrovias e tudo o que já se estava em adesão na Europa. O empresário abolicionista tinha que lidar com uma sociedade agrária, com grandes latifundiários, que dependiam dos animais para transportes terrestres e ainda aderentes à escravidão (o que, na Inglaterra, já havia sido abolido na primeira metade do século XIX). Até 1852, Mauá já havia feito investimentos em bancos, fundições, estaleiro, companhias de bondes, de iluminação a gás e de navegação a vapor no Amazonas e foi o pioneiro em implantar o telégrafo submarino entre o Brasil até a Europa.

Foi em 1854, que Irineu deu início ao seu projeto que marcou o seu legado, a primeira ferrovia brasileira com seus 14 quilômetros de extensão sob gestão da Imperial Companhia de Navegação a Vapor e Estrada de Ferro de Petrópolis, ligando a região serrana do Rio de Janeiro até a zona portuária, visando facilitar o escoamento da safra de café até sua exportação, já que na época o produto estava valorizado no mercado internacional. No ano seguinte, Mauá seguiu a mesma lógica, sendo um dos sócios da Recife and San Francisco Railway Company, companhia inglesa que implantou a ferrovia ligando o Rio São Francisco até o Recife (capital de Pernambuco) em 1855 com objetivo de escoar a produção de açúcar. Embora a sede do Governo Geral tenha sido transferida para o Rio de Janeiro, Salvador tinha a sua importância econômica e logística devido à zona portuária. Como o Vale do São Francisco estava em expansão comercial, se deu a necessidade de criar outra linha férrea ligando até o porto de Salvador.

A Junta da Lavoura, que foi uma associação formada por proprietários de terra, escravos, engenhos e produtores de açúcar, mel, fumo e algodão na Bahia, encaminharam à Presidência Provincial (equivalente a uma autoridade estadual) um requerimento solicitando autorização para implantar e explorar uma linha ferroviária que se chamaria inicialmente de Estrada de Ferro da Calçada a Juazeiro, ligando a região do São Francisco até o porto de Salvador, com o intuito de fazer o transporte de mercadorias e passageiros no intervalo de 17 horas, substituindo a tração animal, com menor capacidade de carga e demandava mais tempo para fazer o trajeto. Com o projeto se buscou estimular o desenvolvimento na região beneficiada pela ferrovia com a expansão de cidades e distritos. A Província da Bahia, concedeu a Joaquim Francisco Alves Branco Muniz Barreto, representante da Junta da Lavoura, a autorização para construir e explorar pelo prazo de 90 anos, conforme o trecho do decreto imperial:

“Concede a Joaquim Francisco Alves Branco Muniz Barreto privilégio exclusivo pelo tempo de 90 anos para a construção de uma estrada de ferro na Província da Bahia, partindo da cidade de S. Salvador, ou de qualquer ponto do litoral ou de um rio navegável próximo dela, e terminando na vila do Joazeiro ou em outro lugar na margem direita do rio de S. Francisco, que se julgar mais conveniente[...]em benefício da agricultura e do comércio da Província da Bahia[...].” (BRASIL, 1853, Decreto 1.299)

A associação de latifundiários que se dispuseram a implantar a ferrovia, ficaram diante da ausência de incentivos financeiros para a obra, já que se tratava de um investimento de alto risco, uma vez que a linha seria construída sobre uma região árida e de difícil locomoção do sertão baiano até o Velho Chico e por isso tiveram forte oposição política, dificultando o convencimento do Governo Geral e dos investidores interessados. Para estimular o surgimento de oportunidades, no mesmo decreto imperial, foi ofertado a garantia de pagamento de juros sobre 5% do capital investido com a construção das primeiras 20 léguas do trecho, o que seria entre Salvador até a cidade de Alagoinhas, ainda na Província da Bahia, conforme decreto:

“O Governo garante à companhia o juro de 5% do capital que se fixar para o emprego na construção das primeiras 20 léguas da estrada.” (BRASIL, 1853, Decreto 1.299)

Ainda assim, a Província da Bahia ofereceu a garantia de 2% de juros em cima do capital investido nas vinte primeiras milha, com a adição do valor garantido pelo Governo Geral chegando a 7% para atrair investidores para o projeto, porém não se obteve o resultado esperado com esse estímulo. Sem interessados nacionais e capital próprio para implantar a ferrovia, restou aos concessionários procurar os investidores ingleses para desenvolvimento do projeto.

Em Londres, os interessados no projeto, idealizado pela Junta da Lavoura, incorporaram a Bahia and San Francisco Railway Company, com o seu capital social de 1,8 milhões de libras esterlinas, divididas em 90 mil ações, no valor de 20 libras esterlinas cada, sendo que 5% das ações deveriam ser negociadas em terras baianas enquanto 95% do capital ficou com os investidores estrangeiros. O valor do capital social era o suficiente para alcançar os juros garantidos pelo Governo Geral na implantação das vinte primeiras léguas:

“Fica criada uma Companhia ou Sociedade anonyma, que se denominará da Estrada de ferro da Bahia até o rio de S. Francisco -, com o fim de construir uma estrada de ferro, que deverá partir de qualquer ponto próximo da capital da referida Província até a villa do Joazeiro, ou outro lugar que se julgar mais conveniente da margem direita d'aquelle rio [...].” (BRASIL, 1855, Decreto 1.614)

Em 1855, o Governo Geral aprovou a venda dos direitos de concessão de Muniz Barreto e a Junta da Lavoura para os investidores ingleses incorporados pela companhia que iria implantar e explorar o equipamento, a

qual teve direitos e obrigações similares a Junta da Lavoura, como o tempo de concessão e a garantia dos juros.

A implantação da primeira seção da ferrovia foi marcada por trabalhos árduos que demandam grande força braçal para sua execução. Como consequência, gerou altos riscos de acidentes no canteiro de obras, fruto das condições precárias de construção da linha ferroviária. Com a insegurança, ocorreu eventos como desmoronamento e explosões de materiais inflamáveis em depósitos em perímetros urbanos, ocorrendo óbito em alguns desses incidentes.

Um dos momentos mais críticos da implantação foi a construção do Túnel de Periperi e do Viaduto de Itapagipe, que demandou grande esforço físico dos operários e conhecimento técnico dos especialistas que atuavam na construção. Muitos dos trabalhadores foram imigrantes (ingleses e italianos), homens nacionais livres e ex-escravos. Mesmo em desacato a legislação, havia escravos foragidos que se introduziram na construção da ferrovia como uma forma de fuga da escravatura. A classe operária que atuou na implantação da primeira ferrovia baiana (mesmo em suas diferenças como nacionalidade, direitos civis e políticos) promoveram diversos movimentos grevistas solicitando aos empreiteiros ingleses, melhores condições salariais e de trabalho durante a construção. O que foi notório pela sociedade baiana e suas autoridades políticas.

Em 28 de junho de 1860 foi inaugurada a primeira seção da ferrovia, ligando os bairros da Calçada e Paripe em Salvador. Até 1863, a linha ferroviária se expandiu sentido ao sertão baiano, passando por Aratu, Rio Joanes, Dias d'Ávila, Mata de São João e finalizando as primeiras 20 léguas, como exigido na concessão, em Alagoinhas. Como a Bahia and San Francisco Railway Company entregou as vinte primeiras léguas, alcançou a garantia de 7% de juros sobre o capital investido na ferrovia garantido pelas autoridades públicas. Os ingleses decidiram explorar o trecho já construído, desestimulados a seguir com a expansão até o Rio São Francisco por não haver mais “estímulos”.

O Governo Geral decidiu assumir a responsabilidade de concluir o trecho de estimados quinhentos quilômetros entre Alagoinhas e Juazeiro, após estudos de viabilidade, foi considerado um menor custo de implantação, desconsiderando padrões ingleses. Foi aportado 16,7 milhões de contos de réis (420 mil reais, atualmente) para construir entre 1876 e 1887 o traçado passando por Alagoinhas, Serrinha, Conceição do Coité, Santaluz, Queimadas, Itiúba, chegando em Senhor do Bonfim. Alagoinhas passou a ter duas estações, uma sob gestão dos ingleses, que ia até Salvador, e a outra sob gestão do império brasileiro, que seguia para Senhor do Bonfim. Com a Proclamação da República em 1889, retardou o projeto de finalmente chegar em Juazeiro.

2.2. República Velha (1889-1930)

Mesmo com a mudança no regime político, inclinado a uma democracia, a ferrovia necessitava de uma resolução. Durante o mandato de Prudente de Moraes (1894-1898), foi aberta uma licitação para os

interessados em terminar a empreitada de Senhor do Bonfim a Juazeiro. Embora tenham surgido nomes como os Engenheiros Jerônimo Teixeira de Alencar Faria e Austriciano, mas diante as dificuldades não conseguiram dar continuidade no projeto. O que foi possível mais tarde o engenheiro Miguel José Maria de Teive e Argolo, que já era diretor da ferrovia na época, concluiu a ferrovia em 24 de fevereiro de 1896, sendo o trecho de Senhor do Bonfim até Juazeiro chamado de Estrada de Ferro do São Francisco.

Durante o mandato de Campos Sales (1898-1902) foi vigorada uma legislação que foram exigidos o resgate da Estrada de Ferro da Bahia ao São Francisco (trecho dos ingleses entre Salvador e Alagoinhas) e o arrendamento, os direitos de concessão aos engenheiros Jerônimo Teixeira de Alencar Faria e Austriciano de Carvalho. Mais tarde, os mesmos direitos concessionários foram passados para a razão Teive Argolo & Cia, os mesmos que finalizaram o último trecho entre Senhor do Bonfim e Juazeiro.

Na transição de mandato entre Afonso Pena e Nilo Peçanha em 1909, a ferrovia baiana teve um “velho novo” concessionário, a qual foi a Companhia Viação Geral da Bahia, formada pelos seus antigos concessionários, os engenheiros, Jerônimo Teixeira de Alencar Faria, Austriciano de Carvalho e Miguel José Maria de Teive e Argolo. A fusão teve como objetivo integrar a gestão das ferrovias em território baiano, além da Estrada de Ferro da Bahia ao São Francisco, mas também o ramal de Timbó-Propiá (integração da Bahia e Sergipe) e a Estrada de Ferro Central da Bahia (ligação do Recôncavo Baiano à Chapada Diamantina) por meio do decreto:

“Aprova as clausulas para novação do contrato de arrendamento definitivo da Estrada de Ferro do S. Francisco, no Estado da Bahia, e para o contrato de arrendamento provisório da Estrada de Ferro da Bahia ao S. Francisco, do ramal do Timbó e dos trechos que forem sendo entregues aos tráfego do prolongamento do Timbó a Propriá, e da Estrada de Ferro Central da Bahia.” (BRASIL, 1909, Decreto 7.308)

Hermes da Fonseca, em seu mandato (1910-1914), autorizou a transferência dos direitos de concessão da Companhia Viação Geral da Bahia para uma empresa estrangeira devido às dificuldades financeiras das companhias ferroviárias nacionais no início do século XX. A Compagnie Des Chemins De Fer Fédéraux De L'Est Brésilien (CCFFEB), empresa formada por capital franco-belga, que além de ter a concessão das ferrovias de sua antecessora teve o direito de exploração de outras linhas importantes para o Estado da Bahia como a Estrada de Ferro Centro-Oeste da Bahia (ligando Mapele, atual bairro de Simões Filho até a divisa com Minas Gerais) , Estrada de Ferro de Nazaré (Nazaré-Rio Paraguassu) e a Estrada de Ferro Bahia a Minas (Caravelas na Bahia até Arassuaí em Minas Gerais). A CCFFEB diferente das anteriores, ficou mais tempo em atividade, até o ano de 1935.

2.3. Era Vargas (1930-1945 e 1951-1954)

A Política do Café com Leite se findou com a ascensão de Getúlio Vargas à Presidência da República através da Revolução de 1930, o qual investiu na criação de importantes estatais federais que fomentaram a industrialização por meio da indústria de base (já que não havia nesses setores empresas atuantes) e assim estimular a iniciativa privada a investir na produção de bens duráveis e não-duráveis no país. A indústria de base cresceu no surgimento de empresas como a Petrobras, Fábrica Nacional de Motores, Companhia Vale do Rio Doce, Companhia Hidrelétrica do São Francisco e Companhia Siderúrgica Nacional.

Com a União estimulando a indústria, o transporte ferroviário assumiu um papel estratégico no transporte de cargas e passageiros. Getúlio passou a resgatar as concessões que estavam com a iniciativa privada e criou empresas públicas federais para fazer as operações regionais de ferrovias. Em 1934, a Compagnie Des Chemins De Fer Fédéraux De L'Est Brésilien teve sua concessão resgatada e transferida para a estatal Viação Férrea Federal do Leste Brasileiro (VFFLB ou popularmente chamada de “Leste”) a qual estava sob gestão do engenheiro Lauro de Freitas (1901-1950).

A Leste foi responsável por operar a Estrada de Ferro da Bahia ao São Francisco, Estrada de Ferro Central da Bahia, Estrada de Ferro Centro-Oeste da Bahia, Estrada de Ferro Petrolina a Teresina e a Estrada de Ferro Santo Amaro. Embora a Bahia detinha a Estrada de Ferro de Ilhéus, Estrada de Ferro de Nazaré e Estrada de Ferro Bahia e Minas, foram delegadas a outra estatal regional.

Até a década de 40, a VFFLB já implantou melhorias no perímetro urbano de Salvador (hoje o Subúrbio Ferroviário) como a duplicação da linha férrea nesse trecho, aquisição de locomotivas a diesel (sendo uma das primeiras companhias a implantar nova matriz energética) e a submissão da ferrovia ao processo de eletrificação que também chegou ao subúrbio ferroviário, o fornecimento de energia elétrica devido à modernização do equipamento. Em 1952, a Leste inaugurou a Ponte São João, sendo um equipamento mais moderno que o seu antecessor, o Viaduto de Itapagipe.

2.4. Governo Juscelino Kubitschek (1956-1960)

O divisor de águas no setor ferroviário nacional, se deu durante o mandato de JK (1956-1960), o qual adotou uma política desenvolvimentista que até hoje no Brasil são evidentes os seus efeitos. O chamado Plano de Metas, foi uma série de políticas públicas voltadas para o desenvolvimento da infraestrutura, industrialização de diversos setores da economia, estímulos fiscais na implantação de novas empresas e a viabilização da entrada de capital internacional no país a fim de fomentar a produção de bens duráveis e não-duráveis.

Durante seu mandato, Juscelino consegue promover o crescimento e desenvolvimento da indústria, entretanto provoca problemas estruturais como desigualdades regionais (com a maioria das indústrias no Sul e sudeste, estimulou a migração de muitas pessoas vindas do Norte e nordeste para os grandes centros como Belo Horizonte, São Paulo e Rio

de Janeiro) e o declínio da malha ferroviária nacional que com muita dificuldade se expandia até a implantação do Plano de Metas. Com a vinda de montadoras estrangeiras para o Brasil por meio dos estímulos fiscais federais, começou a fase de rodoviarização, já que eram requisitos de montadoras como a Scania, Mercedes-Benz, Volkswagen e Ford.

Foram construídos 6 mil quilômetros de rodovias durante a gestão de JK. O Brasil atualmente é dono da quarta maior malha rodoviária do mundo, com 1,72 milhão de quilômetros de rodovias cuja maior parte das mercadorias e passageiros são deslocados pelo modal rodoviário. Quando o fluxo é interrompido por algum evento, seja por acidentes, protestos e paralisações de profissionais que atuam na estrada, como consequências mais críticas é o desabastecimento de itens vitais como alimentos, insumos de saúde e combustíveis se caso rodovias federais importantes como a BRs 116, 101, 364, 230, 163, 153 e 158 forem interrompidas.

Visando a integração nacional, em 1957 Juscelino Kubitschek extinguiu as empresas públicas regionais responsáveis pelas operações das ferrovias (exceto as linhas do Estado de São Paulo) e criou uma única empresa pública federal responsável por toda malha ferroviária de transportes de cargas e de passageiros denominada Rede Ferroviária Federal (RFFSA). Três anos depois, JK transfere a capital federal para Brasília, no “coração do Brasil”.

“Fica o Poder Executivo autorizado a constituir, nos termos da presente lei, uma sociedade por ações sob a denominação de Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima (R.F.F.S.A.), à qual serão incorporadas as estradas de ferro de propriedade da União e por ela administradas, assim como as que sejam transferidas ao domínio da União, ou cujos contratos de arrendamento sejam encampados ou rescindidos.” (BRASIL, 1957, Lei 3.115)

A RFFSA assumiu quase a totalidade da malha ferroviária do Brasil, sendo a União detentora de 51% de seu capital, além das linhas antes operadas pela VFFLB, mas das seguintes linhas:

- Estrada de Ferro Madeira-Mamoré (Rondônia);
- Estrada de Ferro de Bragança (Pará);
- Ferrovia São Luís-Teresina (Maranhão e Piauí);
- Estrada de Ferro Central do Piauí (Piauí);
- Rede de Viação Cearense (Ceará e Paraíba);
- Rede Ferroviária do Nordeste (Alagoas, Pernambuco, Paraíba e Rio Grande do Norte);
- Veículo Ferro Federal do Leste Brasileiro (Bahia, Sergipe, Pernambuco e Piauí);
- Estrada de Ferro Bahia a Minas (Bahia e Minas Gerais);
- Estrada de Ferro de Ilhéus (Bahia);
- Estrada de Ferro Leopoldina (Espírito Santo, Minas Gerais e Rio de Janeiro);
- Estrada de Ferro Central do Brasil (Minas Gerais, São Paulo e Rio de Janeiro);

- Rede Mineira de Viação (Minas Gerais, Rio de Janeiro e São Paulo);
- Estrada de Ferro Goiás (Goiás e Minas Gerais);
- Estrada de Ferro Santos a Jundiaí (São Paulo);
- Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (São Paulo e Mato Grosso do Sul);
- Estrada de Ferro Santa Catarina (Santa Catarina);
- Rede de Viação Paraná-Santa Catarina (Paraná-Santa Catarina);
- Estrada de Ferro Dona Tereza Cristina (Santa Catarina);
- Viação Férrea do Rio Grande do Sul. (Rio Grande do Sul)

O Subúrbio Ferroviário de Salvador passou a ser atendido pela 7ª Superintendência Regional da RFFSA, sediada na antiga estação ferroviária da “Leste” no bairro da Calçada. Devido a rodoviarização, cresceu a oferta e demanda de transporte rodoviário de passageiros, o que estimulou o crescimento de renomadas empresas rodoviárias como a Gontijo, Itapemirim, São Geraldo, Transbrasiliiana e muitas outras que atuaram nesse processo de migração para o Sul e sudeste, causado pelo Plano de Metas. Com menor demanda, a RFFSA começou o processo de atrofiamento da linha ferroviária. Em 1972 a linha passou a atender o trecho menor, até Simões Filho. Em 1974 foi entregue à população, a nova Rodoviária de Salvador, no Iguatemi, capaz de atender maiores demandas de passageiros.

Em São Paulo, a Ferrovia Paulista S.A (FEPASA), responsável pela operação ferroviária no estado, passava por dificuldades operacionais, o que levou o Governo Paulista a repassar a concessão de linhas de passageiros para a Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM). Quanto às linhas de mercadorias foram transferidas para a RFFSA, que também lidava com inviabilidades financeiras pela falta de investimentos. Nos anos 90, a fim de retomar o crescimento no setor ferroviário, o presidente Fernando Henrique Cardoso (1995-2003) seguiu com uma série de privatizações das linhas de transporte de cargas da empresa, até ser completamente liquidada em 1999, e mais tarde extinta em 2007, no segundo mandato do presidente Lula (2007-2010). Quanto aos imóveis, ficaram sob responsabilidade de órgãos vinculados à extinção, como o Departamento Nacional de Infraestrutura e Transportes (DNIT) e Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), já o material rodante como locomotivas e vagões, parte desse ativo tem se decomposto com o tempo já que a Secretária de Patrimônio da União enfrenta dificuldades na liquidação do inventário. No transporte de cargas, a RFFSA deu lugar a empresas privadas como a América Latina Logística, Ferrovia Centro-Atlântica e MRS Logística S.A, depois de sua extinção.

2.5. Governo João Figueiredo (1979-1985)

Com o crescimento populacional de Salvador em 1980, a RFFSA seguia na contramão, atrofiando a linha férrea até o bairro de Paripe. No final do regime militar, no mandato de João Figueiredo (1979-1985) marcado pela pressão dos movimentos sociais e políticos pela redemocratização. A RFFSA iniciava o seu processo de liquidação de seus ativos devido a inviabilidades financeiras e operacionais, repassou as concessões de suas linhas de carga à iniciativa privada. Quanto ao transporte de passageiros em algumas capitais, as linhas foram incorporadas a Empresa de Engenharia Ferroviária S.A que mais tarde se chamou de Companhia Brasileira de Trens Urbanos (CBTU) em 1984, conforme decretos:

“Fica a Rede Ferroviária Federal S.A. - RFFSA autorizada a alterar seu objeto social e bem assim a denominação e o objeto social da Empresa de Engenharia Ferroviária S.A. – ENGEFER[...].” (BRASIL, 1974, Decreto 74.242)

“A ENGEFER passará a denominar-se Companhia Brasileira de Trens Urbanos.” (BRASIL, 1984, Decreto 89.396)

Como resultado do fluxo migratório do interior do estado para a capital, provocou o crescimento populacional sem o planejamento de uso do espaço urbano, promovendo o surgimento de zonas periféricas sem a prestação adequada de serviços públicos. Áreas essas como a região do Subúrbio Ferroviário, que já era atendida pela linha férrea sob gestão da CBTU. Os programas de habitação desenvolvidos pelo Estado da Bahia e a União durante as décadas foram uma maneira de organizar o espaço urbano e facilitar a prestação de serviços públicos através da construção de conjuntos habitacionais no subúrbio ferroviário e em outras regiões periféricas, como o bairro de Cajazeiras.

2.6. Gestão Municipal de Salvador (2005 – 2013)

Com a falta de investimentos no transporte ferroviário nos centros urbanos, o Governo Federal lançou em 1995 o Programa de Descentralização de Trens Metropolitanos, que seria a transferência das linhas metropolitanas que estavam sob gestão da CBTU para os Estados e Municípios.

A CBTU continuou a operar os trens metropolitanos em diversas capitais como Recife, Belo Horizonte, João Pessoa, Maceió e Natal. Com a mudança de gestão na esfera federal em 2023, a CBTU com outras estatais federais saíram do Programa Nacional de Privatização.

O município de Salvador, sob gestão de Antônio Imbassahy (1997-2000 e 2001-2004), criou a Companhia de Transportes de Salvador, a empresa pública municipal que em 1999, teve a missão de assumir a operação do Trem do Subúrbio e também foi o braço do município, responsável pelo estudo de viabilidade e operação do metrô de Salvador.

A obra de implantação do sistema metroviário de Salvador deu início em 2000, sendo responsabilidade do Consórcio Metrô de Salvador S.A (Metrosal), formado pelas construtoras Andrade Gutierrez, Camargo Corrêa e Siemens. O primeiro trecho, entre a Lapa e Pirajá, foi marcado por diversas paralisações e não cumprimento dos prazos de entrega do

trecho, tendo os elevados inacabados na Avenida Bonocô e as margens da BR-324 que resistiram ao tempo sem nunca terem sido utilizados.

O atraso na entrega foi tratado com indiferença na gestão municipal de João Henrique (2005-2008 e 2009 e 2012) assim como pelo Estado da Bahia sob os mandatos de governadores de espectro político semelhantes como César Borges (1999-2002), Otto Alencar (2002-2003) e Paulo Souto (2003-2007).

Embora o Trem do Subúrbio naquela altura já apresentava defasagem no sistema, o município fez intervenções importantes na linha como a modernização da Ponte São João na Enseada do Cabrito e a aquisição de composições japonesas que operaram na Estrada de Ferro de Sorocaba, se somando as demais composições ativas desde a Rede Ferroviária Federal.

3. A INTERVENÇÃO ESTADUAL NO SISTEMA METROFERROVIÁRIO DE SALVADOR

O Estado da Bahia, já desenvolvia estudos de viabilidade na tentativa de estabilizar as duas crises no transporte ferroviário de Salvador, que foi manter uma linha férrea defasada com um custo operacional superior à receita e o atraso de mais de 10 anos na entrega do sistema metroviário. Em 2013, o Governo da Bahia sob gestão de Jaques Wagner (2007-2011 e 2011-2015) criou a Companhia de Transportes do Estado da Bahia (CTB), a empresa pública estadual responsável por criar a resolução desses dois gargalos no sistema de transportes de Salvador e Região Metropolitana.

Com o Metrô de Salvador sob responsabilidade da CTB, foi criada uma Parceria Público-Privada entre o Estado da Bahia e a Companhia de Concessões Rodoviárias (CCR), que também atuava no segmento de concessões metroviárias, para que juntos aportaram 3,5 bilhões de reais na implantação do sistema metroviário da capital, onde em 2012 o Governo Federal sob mandato de Dilma Rousseff (2010-2014 e 2014-2016) aportou 1 bilhão de reais de recursos da União, mais uma linha de financiamento de 600 milhões de reais através do Programa de Aceleração do Crescimento, (programa federal) o PAC. Desde o início de sua operação em 2014, o metrô conta com uma frota de 40 composições, uma malha ferroviária com mais de 30 quilômetros de extensão capaz de transportar mais de 350 mil passageiros diariamente sob operação da CCR.

3.1. Análise do Trem do Subúrbio antes da intervenção

Diante de todas as reclamações no tangente ao transporte ferroviário do subúrbio de Salvador. Ainda assim, foi o principal meio de transporte da região da cidade durante décadas, tendo assim pontos a serem considerados.

3.1.1. Pontos Fortes

Nos últimos anos de operação, o serviço adotou a tarifa social simbólica de 50 centavos, o que chegava a ser 80% mais barato que a tarifa de ônibus em 2021, o seu último ano de operação. A operação era subsidiada pelo Estado da Bahia;

O percurso entre os bairros da Calçada e Paripe eram feitos em 40 minutos, enquanto de ônibus esse trajeto poderia passar facilmente de 1 hora;

Maior capacidade de transporte de passageiros por viagem em comparação ao ônibus;

Menor custo operacional em comparação ao transporte rodoviário, com menos impacto ao meio ambiente, sendo sua matriz a eletricidade.

3.1.2. Pontos Fracos

Como não havia integração com outros modais de transportes, a linha férrea atendia apenas as regiões do Subúrbio Ferroviário, São Caetano, Liberdade, Península de Itapagipe e da Cidade Baixa, que eram as mais próximas do equipamento;

Baixa oferta do serviço, já que a operação contava somente com duas composições, o tempo de espera chegava ao estimados 40 minutos;

Má estado de conservação do material rodante, alguns sujeitos a atos de vandalismo e longos dias na oficina até que fossem totalmente reparados. Já que as ausências de peças para o tipo de locomotivas podiam chegar a necessidade de fabricação dessas peças na própria oficina de reparos, já que a idade média da frota passava de 50 anos de operação. E galpões da ferrovia implantados desde a gestão da Leste Brasileiro, se encontram em ruínas e alguns já invadidos por movimentos populares de moradia.

O controle operacional era feito de forma mecânica e manual mediante equipamentos como uma mesa de chaves de comando septuagenária para mudanças na linha (em casos de quebra, o agente de tráfego movia as agulhas dos trilhos manualmente por alavancas) e um gráfico para fins de registros do fluxo de trens por toda a linha, no qual a localização real da composição era feita por meio de telefones entre os inspetores das estações.

3.1.3. Oportunidades

Fomentar no setor de turismo por via de investimentos e políticas públicas, uma vez que a malha ferroviária abrange região de valor histórico para o Estado da Bahia, tendo a necessidade da descentralização da atividade de turismo nos “cartões postais” de Salvador para as diversas regiões da cidade que ajudaram a construir a sua história;

Com os estímulos nacionais e internacionais de políticas e ações assertivas para a redução da emissão de carbono e o uso de combustíveis fósseis, a implantação de um novo sistema, utilizando energia renovável de baixa emissão de poluentes, influência na abertura de outros mercados e políticas

públicas voltadas para o desenvolvimento sustentável como incentivos fiscais para produção de energia fotovoltaicas.

3.1.4. Ameaças

Perda do valor histórico construído em mais de um século com a possível implantação de novo modal de transportes que desfigure a contribuição feita pela ferrovia à cultura e história da sociedade baiana;

Resistência de boa parte da população em pagar uma tarifa mais cara, equivalente ao ônibus e metrô, já que por anos foram habituados a pagar a tarifa congelada de 50 centavos. E também a possibilidade de não ser permitido, no novo modal, o transporte de pescados e frutos-do-mar, o que gera odor e ocupa espaço dentro do trem - o que era possível no antigo trem do subúrbio - já que muitos comercializavam em Água de Meninos, próximo à Estação da Calçada – ambas situações se descontinuadas podem contribuir para baixa demanda no equipamento.

3.2. Parceria Público-Privada

Após estudos de viabilidade, o Estado da Bahia decidiu por uma modernização do modal através da implantação do veículo leve sobre trilhos, similar ao já operante no Rio de Janeiro pela CCR.

Foi aberta em 2019, uma chamada pública aos investidores interessados na concessão, logo a empresa chinesa Skyrail Bahia venceu a licitação, e se tornou a responsável pela implantação e operação do equipamento por tempo determinado mediante a remuneração proporcional à demanda de uso do equipamento, diferente de uma privatização. Investidores chineses têm discutido com o Estado da Bahia outros projetos como a Ponte de Itaparica e a implantação de fábrica de veículos elétricos em Camaçari, planta que havia sido usada pela Ford.

Em fase inicial do processo de contratação, o Estado da Bahia definiu o valor em 1,5 bilhão de reais da implantação da primeira fase, porém com a validação do contrato, já com a informação que seria um monotrilho, esse valor passou para 2,8 bilhões de reais, correspondente ao trecho de 19 quilômetros, entre o bairro do Comércio em Salvador até o bairro da Ilha de São João em Simões Filho. Na primeira fase, o Estado da Bahia iria aportar 100 milhões de reais na construção.

Na sua segunda fase, a Skyrail Bahia expandir o sistema do Monotrilho do Subúrbio sentido ao Sistema Metroviário de Salvador integrando os dois modais de transporte, chegando aos 24 quilômetros de extensão do sistema nessa etapa. Com a adição da segunda etapa, o valor final da obra chegou a 5,26 bilhões de reais, sendo necessário mais o aporte de 290 milhões dos cofres públicos.

As obras se iniciaram em 2021, com a desinstalação da rede de alimentação da ferrovia, remoção de trilhos e material rodantes em estado de sucatas e também a demolição de ruínas de galpões usados nas

gestões anteriores da VFFLB e RFFSA, exceto galpões que estão subutilizados com moradias irregulares e as estações de Periperi e a da Calçada por ser sede da CTB e tombada pelo Instituto do Patrimônio Histórico Artístico Nacional (IPHAN).

No tangente a vulnerabilidade social, foi apresentado uma pesquisa elaborada pelo Ministério Público do Estado da Bahia e o Escritório Público de Engenharia e Arquitetura da Universidade Federal da Bahia (UFBA) apontando que em 2019, quase metade dos usuários do sistema estavam abaixo da linha da pobreza, ganhando menos que um salário mínimo federal, bem como 70% dos usuários entrevistados afirmaram que deixariam de usar o modal devido ao aumento da tarifa do serviço. Com o desenvolvimento das obras, famílias desapropriadas mediante indenização, tiveram dificuldade para achar nova habitação, devido o valor creditado ser abaixo do que é praticado no mercado imobiliário, foi outro problema social apontado pela pesquisa, que indicou a desconsideração da Skyrail Bahia na descontinuar a prática da tarifa social de 50 centavos que há 15 anos era praticada na região.

Nas audiências públicas feitas entre os interessados do equipamento, (empresa, governo e sociedade civil) alguns especialistas do segmento ferroviário, atentaram para a alta complexidade de implantação e operação do monotrilho, que demandava altos investimentos para o equipamento, tendo este uma vida útil menor e mais caro que um VLT (o que era o projeto original), tendo a necessidade de construção de elevados, alterando o padrão arquitetônico e urbanístico da capital. Se assemelhando ao metrô.

Com o fim das operações e o início das obras em 2021, a Secretaria de Desenvolvimento do Estado da Bahia (SEDUR) previa a entrega da primeira etapa entre a Calçada e o Lobato até junho de 2023, um trecho de 4 quilômetros, porém foi demonstrado sinais de atrasos no cumprimento de prazos da obra, sendo possível visualizar apenas o canteiro de obras, sem sinal de desenvolvimento significativo.

Dois fatores externos afetaram o custo dos insumos necessários para a construção do equipamento e da fabricação do material rodante, a qual foi a Pandemia do Coronavírus e a Guerra na Ucrânia, que causou instabilidade no mercado internacional, o que gerou atraso no cumprimento de prazos do contrato, já que prejudicou diversos setores da economia global.

Em abril de 2023, o Presidente da República Lula da Silva (2023-2026) e o Governador da Bahia Jerônimo Rodrigues (2023-2026) foram à China tratar de acordos bilaterais em diversas áreas de interesses dos dois países. Entre diversas pautas, a renegociação dos prazos do contrato de implantação do monotrilho de Salvador foi discutida com o Conselho de Administração e o CEO da BYD, empresa proprietária da Skyrail Bahia. A BYD solicitou a renegociação do preço de insumos e maquinários devido às instabilidades no mercado ocasionadas pela pandemia e pela guerra no oriente. O Estado da Bahia analisa os pontos questionados pela empresa chinesa, visando por um ritmo de aceleração das obras.

4. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Desde a sua criação, a linha férrea que atende o Subúrbio Ferroviário, passou por séries de transformações, sejam por ascensão econômica do Estado da Bahia e também por atrofiamentos causados por políticas públicas desenvolvidas a fim de fortalecer o transporte rodoviário, levando a deficiência toda a malha ferroviária nacional em pleno crescimento dos centros urbanos onde as pessoas teriam a necessidade de se deslocar, ficando dependente do sistema de ônibus municipal, que em muitas cidades lidam com a operação custosa e deficitária, que em muitas vezes precisam de intervenção do poder público para que a população não fique sem o serviço.

Elaboração de políticas públicas que estimulam o desenvolvimento do transporte ferroviário na Bahia, é uma das maneiras mais eficazes, como exemplo o chamado Marco da Ferrovia, uma política pública do Governo Federal sob mandato de Jair Bolsonaro (2019-2022) que viabilizou a entrada de investimento privado no transporte ferroviário no país, que já havia atraído o montante de 240 bilhões de reais para o setor de serviço. Entre esses projetos, a empresa Multimodal Caravelas junto à Agência Nacional de Transportes Terrestres adquiriu o direito de concessão por 98 anos para operar a extinta Estrada de Ferro Bahia a Minas, já desativada há 57 anos. Será reconstruída no intuito de escoar a produção de minérios, grãos, álcool, celulose e alimentos no norte de Minas Gerais e sul da Bahia, para o Porto de Caravelas, facilitando o escoamento e o custo do transporte, seja para exportação ou mercado nacional.

Após o ano eleitoral de 2022, a Bahia ganha notoriedade no cenário político nacional, já que representantes influentes no Poder Executivo e Legislativo, cuja sociedade baiana elegeu de forma democrática, atuam no mesmo espectro político, o que viabiliza o aporte de recursos federais no Estado da Bahia. Aumenta a possibilidade de aporte de recursos federais no Monotrilho do Subúrbio, oriundos da 3ª edição do Programa de Aceleração do Crescimento - promessa de campanha feita pelo presidente eleito Lula da Silva - e também incentivos fiscais federais oriundos da Superintendência de Desenvolvimento do Nordeste (SUDENE), que também havia isentado de tributos federais a CCR na implantação e operação do metrô de Salvador.

Implantação de programa de capacitação profissional com os colaboradores do antigo modal do Trem do Subúrbio, já que possuem experiências laborais no transporte ferroviário, porém se faz necessário a qualificação para a operação de um modal de tecnologia mais avançada, em parceria com o Serviço Social do Transporte e Serviço Nacional de Aprendizagem do Transporte (SEST/SENAT).

Visto a vulnerabilidade social de maioria dos habitantes do Subúrbio Ferroviário, se faz preciso o fortalecimento de políticas socioeconômicas que garantam o direito à moradia, educação, saúde, transporte público, segurança pública, saneamento básico e iluminação pública. Bem como iniciativas que estimulem os diversos setores da economia que atuam na área, gerando emprego e renda. Não somente de parte das autoridades, mas também a concessionária possui um grande papel na responsabilidade social em seu campo de atuação.

Diante os fatos históricos, se faz preciso a implantação de um museu ferroviário em Salvador, com o intuito de expor arquivos, peças e materiais rodantes da antiga Estrada de Ferro da Bahia ao São Francisco, promovendo a preservação

da memória da ferrovia que tanto contribuiu para o desenvolvimento do povo baiano.

5. REFERÊNCIAS

[http://www.ctb.ba.gov.br/;](http://www.ctb.ba.gov.br/)

[https://www.skyrailbahia.com.br/;](https://www.skyrailbahia.com.br/)

[https://www.ccrmetrobahia.com.br/;](https://www.ccrmetrobahia.com.br/)

[https://www.cbtu.gov.br/index.php/pt/;](https://www.cbtu.gov.br/index.php/pt/)

[http://vfco.brazilia.jor.br/;](http://vfco.brazilia.jor.br/)

[https://www.refer.com.br/patrocinadoras/rffsa/;](https://www.refer.com.br/patrocinadoras/rffsa/)

<https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-1299-19-dezembro-1853-559271-publicacaooriginal-81397-pe.html;>

<https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-1614-9-junho-1855-558560-publicacaooriginal-79998-pe.html;>

[https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l3115.htm;](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l3115.htm)

[https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1980-1987/decreto-89396-22-fevereiro-1984-439846-publicacaooriginal-1-pe.html.](https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1980-1987/decreto-89396-22-fevereiro-1984-439846-publicacaooriginal-1-pe.html)