

# Veja São Paulo

NOVEMBRO • DEZEMBRO 1996

S T Q Q S S D

25 26 27 28 29 30 1

## AVENTURA NOS TRILHOS

*Perigos e surpresas no cotidiano de 1 milhão de passageiros que usam os trens metropolitanos*

"Surfista" ferroviário arrisca a vida entre as estações Tatuapé e Engenheiro Gualberto

REPORTAGEM DE CAPA

# Passageiros em lata

*Sucateados e sem conservação, os trens urbanos submetem mais de 1 milhão de usuários a uma rotina de riscos, atrasos e desconforto*

FERDINANDO CASAGRANDE

Vamos viajar por uma São Paulo desconhecida dos paulistanos que se preparam para ir de carro às compras de Natal nos shopping centers. Às vezes, quando passam de carro pela Marginal Pinheiros, eles avistam um pedaço desse universo. São aqueles trens que, em certos trechos urbanos, correm pelos trilhos a até 100 quilômetros por hora. Dentro de um deles está o pernambucano Luiz Vieira

dos Santos, 40 anos. Ele costuma acordar quando a madrugada ainda vai pela metade e a vida noturna da capital continua fervilhando nas danceterias do Itaim. Sai de casa às 3h30 e embarca na primeira composição que parte de Moji das Cruzes, às 4 horas, para percorrer 63 quilômetros em 1h40min. Às 6 horas, bate o ponto numa empresa de laticínios, no Brás. Como milhares de outros operários, acostumou-se a



...ar o sol nascer pelas janelas dos vagões. Há quinze anos, sempre essa rotina em troca de um salário mensal de 350 reais, com o qual sustenta a mulher e duas filhas. Luiz Vieira integra a multidão de 1,1 milhão de passageiros que a Companhia Paulista de Trens Metropolitanos, CPTM, transporta diariamente e para quem ir de casa para o trabalho ou a escola é uma arriscada aventura cotidiana.

Com 270 quilômetros de trilhos que passam por 22 municípios da região metropolitana, a linha da CPTM poderia ser transformada num eficiente metrô de superfície (veja quadro na pág. 16). A falta de investimentos, porém, sacateou a ferrovia e deixou-a bem distante dos tempos em que era associada ao progresso. Hoje, as mazelas da Grande São Paulo se refletem nos 186 trens e 91 estações do sis-



**Um raro período em que o conforto na linha Leste pode ser comparado ao do metrô: das 14h às 16h, a lotação é inferior a 5 pessoas por metro quadrado**

tema, em que usuários de diversas classes sociais disputam espaço e convivem com assaltos, tráfico de drogas, acidentes, atrasos e depredações. A guerra dos passageiros por um lugar é mais acirrada nos horários de rush — entre 6 e 8 horas e entre 17 e 19 horas —, quando nos vagões se espremem enlatadas doze pessoas por metro quadrado. O ideal seriam cinco. "Quem tira um pé do chão não consegue pisar de volta", diz Luiz Vieira, que apesar de tudo se considera um felizardo.

Luiz sai do trabalho às 15 horas e embarca no trem das 15h12. Chega em casa ao fim de duas horas, mas escapa dos períodos críticos, quando verdadeiras batalhas são travadas desde as plataformas. Antes que a composição estacione, dezenas de passageiros se penduram nos vagões e forçam as portas para entrar à frente do



**Pingentes e surfistas na estação Engenheiro Gualberto, Zona Leste: 66 mortos no ano passado**

enxame humano que aguarda na estação. Quem não se arrisca nessas manobras se espreme tentando passar ao mesmo tempo pelo vão da porta. Existe uma brigada de seguranças encarregada de empurrar os passageiros que ficaram do lado de fora. No superlotado metrô de Tóquio, isso também acontece. Aqui, no entanto, muitos viajam pendurados nas portas. Alguns não sobrevivem. No ano passado, 470 pingentes saíram feridos e outros 42 morreram depois de cair dos carros.

O horror desses números não impede que a maioria dos trens parta das estações carregando pingentes e com pelo menos cinco surfistas no teto. É a rotina. por exemplo, na estação Roosevelt, terminal do Sistema Leste, por onde passam 62 000 passageiros diariamente. As dezesseis plataformas ficam api-



**Do 1,1 milhão de passageiros transportados por dia, 30% não pagam passagem. Os 320 000 penetras simplesmente pulam o muro das estações em vários pontos da linha**

nhadas e centenas de penetras caminham entre os trilhos depois de pular muros de até 2 metros para economizar os 80 centavos da passagem. "Vazam" porque os seguranças não os impedem. "É uma bagunça", diz o operário Rogério da Silva, 21 anos, que garante ter pago passagem somente duas vezes desde 1989. Como ele, 320 000 pessoas viajam por dia sem comprar bilhetes. "Quem paga é trouxa", acredita Rogério.

Casado, pai de uma filha, Rogério embarca em Itaquaquecetuba no trem das 7h07, que cruza o Sistema Leste. Sempre chega atrasado ao trabalho, no Brás, onde deveria entrar às 8 horas. "Perco uma hora e meia no trajeto", calcula. Na volta, toma o carro das 18h11 e desembarca duas horas mais tarde. Para passar o tempo, promove um carteadado com os amigos do vagão. "Jogamos sueca em pé mesmo", conta. O atraso das composições é uma das reclamações mais frequentes. Teoricamente, os trens têm hora certa para passar nas estações, com uma precisão que parece suíça: 7h07, 15h12, 17h42, 18h11. Na prática, esses horários servem para identificar a

## A vida nos vagões

*Seis vezes mais extensa que o metrô, a malha ferroviária oferece um transporte de baixa qualidade*



Na linha Oeste, com vagões e estações limpos, a passagem custa mais (R\$ 1,00 contra R\$ 0,80 das outras). Edna dos Santos, que vive em Osasco e trabalha no centro, queixa-se do serviço: "O trem vive lotado, é lento e caro"



Edson Calheiros usa diariamente os trens na linha Sul para ir de casa até a USP, onde estuda educação física. Embora reclame da lentidão, ele não acha o serviço tão ruim assim: "É difícil ver gente pendurada nas portas"





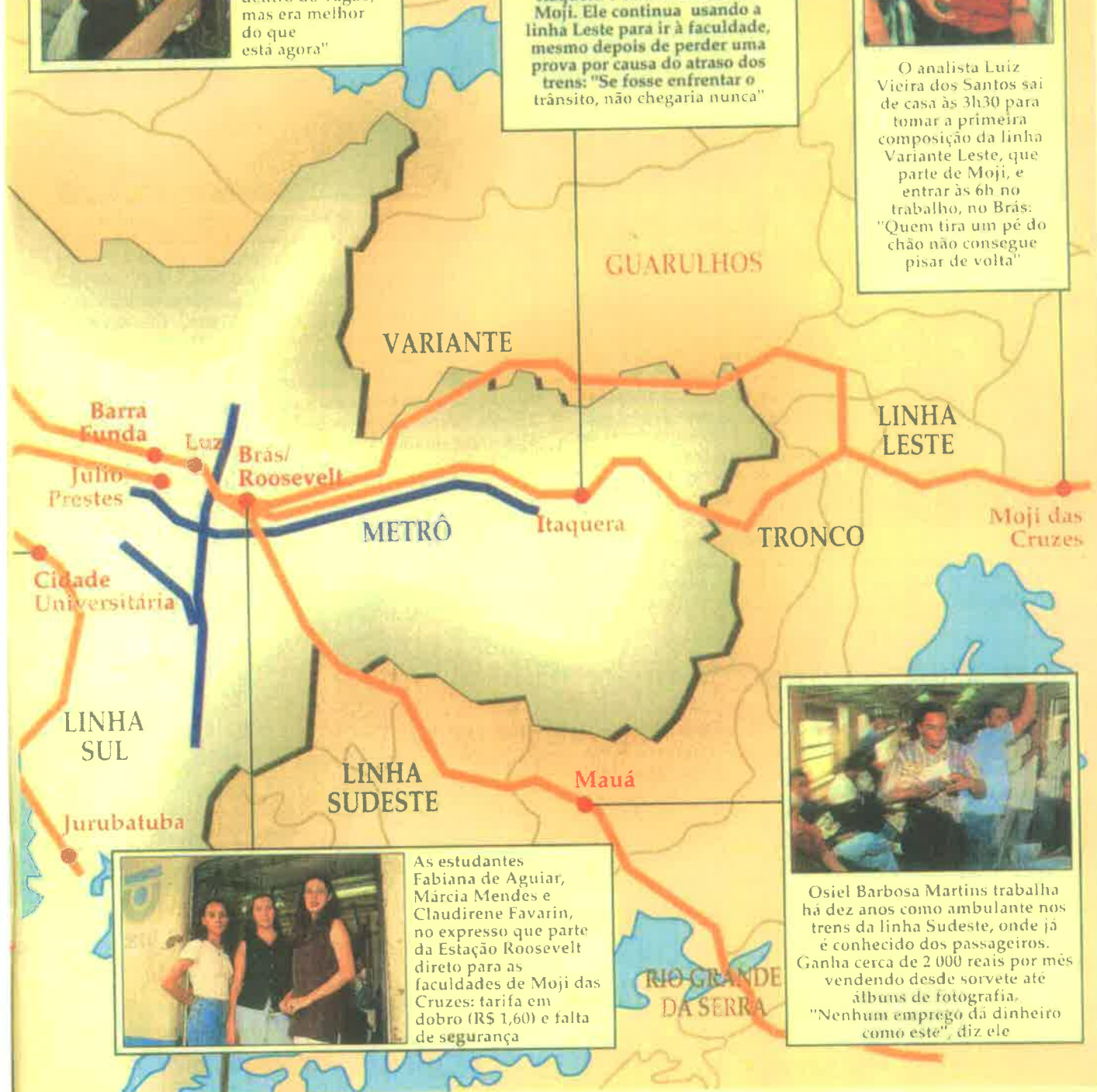
Com a depredação da linha Oeste, a agente de saúde Olga de Castro, residente em Campo Limpo, está sendo obrigada a tomar seis ônibus por dia: "A gente vinha feito animal dentro do vagão, mas era melhor do que está agora"



Antônio Teodoro mora em Itaquera e estuda direito em Moji. Ele continua usando a linha Leste para ir à faculdade, mesmo depois de perder uma prova por causa do atraso dos trens: "Se fosse enfrentar o trânsito, não chegaria nunca"



O analista Luiz Vieira dos Santos sai de casa às 3h30 para tomar a primeira composição da linha Variante Leste, que parte de Moji, e entrar às 6h no trabalho, no Brás: "Quem tira um pé do chão não consegue pisar de volta"



As estudantes Fabiana de Aguiar, Márcia Mendes e Claudirene Favarin, no expresso que parte da Estação Roosevelt direto para as faculdades de Moji das Cruzes: tarifa em dobro (R\$ 1,60) e falta de segurança



Osiel Barbosa Martins trabalha há dez anos como ambulante nos trens da linha Sudeste, onde já é conhecido dos passageiros. Ganha cerca de 2 000 reais por mês vendendo desde sorvete até álbuns de fotografia. "Nenhum emprego dá dinheiro como este", diz ele

composição e seu destino, pois em geral chegam mais de meia hora depois do prazo marcado. No primeiro semestre, Antônio Teodoro, aluno do último ano de direito na Universidade Brás Cubas, em Moji das Cruzes, perdeu uma prova por causa disso. "O trem quebrou em Ermelino Matarazzo e não tive como chegar à faculdade", lembra.

Antônio é usuário do expresso da CPTM que leva estudantes a Moji. Além de única forma para que a maioria deles chegue a tempo, é um alívio às passageiras, que escapam do assédio sexual, mais comum nas demais linhas. Casos de abusos foram denunciados no início do ano no Sistema Noroeste-Sudeste, que liga Jundiaí a Paranapiacaba. A CPTM criou vagões para mulheres, mas os homens continuam viajando dentro deles. "A gente tem de escolher bem a roupa que vai usar", diz Claudirene Favarin, 21 anos, também aluna da Brás Cubas. Claudirene cursa o 2º ano de psicologia, à noite, e viaja nos trens da CPTM desde que entrou na faculdade. Embora prefira o expresso, cuja tarifa é de 1,60 real e circula mais vazio, ela já foi obrigada a usar a composição de linha. "É uma loucura, as pessoas são muito mal-educadas", afirma. No expresso, não há queixas de assédio, mas sim de falta de segurança.

O medo da violência fez Claudirene desistir de retornar de trem da faculdade até sua casa, na Mooca. "Pago 65 reais por mês e volto de ônibus fretado", diz ela. Fabiana de Aguiar, de 21 anos, está no 2º ano de arquitetura na mesma universidade e as duas vão juntas a Moji. Até outubro do ano passado, Fabiana apanhava o expresso das 22h10 e descia no Tatuapé. Desistiu quando viveu uma experiência aterrorizante. Na estação Guaianases, cinco homens arma-



FOTOS EDUARDO ALBARELLO

Jogo de baralho, em pé: entretenimento para viagens de até duas horas

dos com revólveres embarcaram no último vagão e iniciaram um arrastão. "Foi uma correria, porque as pessoas tentavam fugir para os carros da frente", diz. "Eles levaram bolsas, tênis e jaquetas."

Os ladrões limpavam dois vagões e desceram na parada seguinte, em Itaquera. Fabiana encontrou a solução do ônibus fretado, mas outra amiga sua, a aluna de direito Márcia Mendes, 21 anos, permanece fiel ao expresso das 22h10. Ela estuda em Moji, mora em Guaianases e faz estágio num escritório de advocacia no centro. "O trem de estudantes não é tão perigoso", acredita. "Mas, quando perco esse, não me aventuro a viajar no comum." Mesmo não havendo estatísticas, sabe-se

## Quanto sairia pôr tudo nos trilhos

Transformar o sistema de trens metropolitanos de São Paulo numa boa opção de transporte público não é uma missão impossível. A malha ferroviária precisa de reforma das estações, recuperação de trilhos e sinalização, ampliação da frota para 400 trens e integração ao metrô. Tudo isso custaria 1,8 bilhão de reais, quantia que, apesar de alta, não chega a ser absurda. Para ter uma idéia, durante os quatro anos da gestão Paulo Maluf a prefeitura gastou 4,2 bilhões de reais no sistema viário. Pelos cálculos da CPTM, essa recuperação aumentaria o número de passagei-

ros atendidos para 3 milhões por dia. "Prestaríamos um serviço de qualidade, o que não existe hoje", diz Ismar Lissner, diretor administrativo-financeiro da companhia.

Mesmo que todo esse dinheiro estivesse disponível, o plano levaria sete ou oito anos para ser realizado, pois a indústria ferroviária brasileira não teria como atender de pronto a uma encomenda tão grande. Outra solução seria importar equipamentos, procedimento que esbarra numa burocracia cruel, capaz de empilhar cada vez mais passageiros nos vagões. Um exemplo concreto foi dado



Estação Barra Funda, modelo de

na última licitação para a compra de trinta trens espanhóis. O negócio começou em 1994, mas teve de tramitar por vários órgãos de governo, emperrou na Assembleia Legislativa e só foi finalmente au-

que é grande a violência. São constantes os arrastões depois das 20h e todos os passageiros conhecem histórias de pessoas jogadas pelos ladrões para fora do trem.

O caso mais recente teve como vítima a estudante de jornalismo Zilda Jesus da Silva, 21 anos. Ela cursava o último ano na UMC e morava na Vila Progresso, Zona Leste, onde fica a estação XV de Novembro. Como o expresso que vem para São Paulo não pára nesse ponto, ela tomava o carro comum que sai de Moji às 21h45. No dia 26 de setembro, Zilda seguiu essa rotina, mas não chegou em casa. Os seguranças da CPTM a encontraram caída entre as estações Brás Cubas e Jundiapéba. Ela sofreu traumatismo craniano e morreu no dia seguinte. A polícia registrou o caso como queda acidental. "Essa história é muito estranha", diz Cássia Azevedo, colega de classe de Zilda. "O vagão estava vazio, ela nunca viajava na porta e tinha escoriações no rosto e no abdome."

O trem em que Zilda embarcou, das 21h45, é considerado um dos mais perigosos pelos ambulantes de Moji e a estação



**Desde o dia 30 de setembro, foram depredadas 9 estações e incendiadas 4 composições. A revolta dos passageiros contra os trens causou 39 milhões de reais de prejuízo à CPTM**

XV de Novembro, onde ela descia, é tida como das mais violentas. Fica numa região dominada pelo tráfico de crack. Ali os funcionários da CPTM trabalham com medo. Outra parada perigosa no sistema Leste é Aracaré, em Poá, onde os traficantes obrigam os funcionários a fechar a estação às 18 horas. "Eles chegam a cobrar pedágio para nos deixar trabalhar", afirma um funcionário que não se identifica por medo de represálias. O tráfico de drogas na ferrovia ocorre também nas estações centrais, onde os agentes de segurança prendem traficantes todos os meses. No último dia 8, Marcos de Oliveira, 23 anos, foi detido

na plataforma 13 da Roosevelt com 200 gramas de maconha. "Vender no trem é bem mais fácil", explicou.

Há problemas semelhantes no sistema Noroeste—Sudeste, a antiga Estrada de Ferro Santos—Jundiaí. Com 109 quilômetros de extensão, essa linha atravessa doze municípios, incluindo a região do ABC, e tinha 32 estações até outubro, quando usuários depredaram seis delas. A revolta foi um violento protesto contra os atrasos. "Os trens nunca saíam no horário e a gente vinha feito animal dentro", diz a agente de saúde Olga de Castro, 54 anos. "Mas ficou pior agora, pois não temos transporte." Olga mora em Campo Limpo e trabalha em um pronto-socorro de Osasco. Sem alternativa, toma seis ônibus comuns, ou dois intermunicipais. "Só com isso, a cada semana gasto 10% de meu salário de 307 reais."



**integração com metrô: meta para todas as linhas**

torizado pelo Senado na tarde da última quinta-feira. A importação envolve 290 milhões de dólares, mas vai demorar. A CPTM começará a receber os trens apenas daqui a um ano.

intervalo entre as composições poderia ser diminuído de quinze para quatro minutos. Segundo Lissner, a aplicação de recursos no sistema já está em andamento. No deteriorado ramal Leste

A ampliação da frota da CPTM para 400 unidades é outra meta viável. Sem trens novos desde 1975, a companhia tem hoje 186 rodando e outros 106 parados, em manutenção. Com esse acréscimo, o

investem-se 500 milhões de dólares em reformas de estações e trens. Por enquanto, nenhum efeito pode ser sentido pelos usuários.

"É um processo lento, que apresenta resultados apenas a médio prazo", diz Lissner. "Desde o ano passado, 23 trens estão sendo reformados e até agora não ficaram prontos." O dinheiro foi obtido através de empréstimos do Banco Mundial e do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social, BNDES. A CPTM está finalizando ainda um contrato de empréstimo de 740 milhões de dólares junto ao Banco Interamericano de Desenvolvimento, o BID. "Depois que a ferrovia estiver recuperada, seus custos de manutenção serão baixos", acredita Lissner.