



Descontentamento geral. Apesar dos apelos, a ordem será cumprida, sendo suprimidos quatro horários

Sarney constrói a Norte-Sul e reduz horários da antiga NOB

Por Hélder Barros

A partir de hoje, entra em vigor a supressão de quatro horários dos trens da Noroeste que partem de nossa cidade com destino a Corumbá e vice-versa. Situada no centro geográfico do Estado de São Paulo, Bauru notabiliza-se por ser um dos maiores entroncamentos rodoferroviários da América Latina, propalando-se inclusive ser o município predestinado a ter o maior desenvolvimento do interior até o ano 2.000.

De uma só vez, estamos sendo sangrados por dois grandes golpes: a perda da Superintendência do Banco do Brasil, que atende cerca de 220 cidades do Centro-Oeste Paulista, e a extinção dos quatro horários de trens da Rede Ferroviária Federal S.A. No primeiro caso, lideranças já se manifestaram contrárias a essa iniciativa emanada do Governo Federal, que criou uma comissão especial para estudar e avaliar a questão, não só do órgão local como de outros sete em todo o País, cabendo ao Ministério da Fazenda a decisão final sobre o assunto. Sem dúvida envolverá uma série de fatores negativos, que atingirão inegavelmente vários segmentos, motivo pelo qual os líderes das classes produtoras e empresarial e predispuzeram a marchar rumo à Brasília, contando com o respaldo de políticos, para levar o protesto geral verbalmente ao ministro da Fazenda, **Mallson da Nóbrega**, uma vez que o problema **poderá não surtir efeito** através dos inúmeros apelos que estão deixando as cidades envolvidas por essa atitude governamental.

NOROESTE

Se desse lado Bauru e dezenas de outras cidades são ceifadas por tamanho disparate, de outro a sangria fere o transporte de passageiros. A Noroeste, forçada por instância superior, isto é, instruções oriundas da direção geral da Rede Ferroviária Federal, via Superintendência Regional de São Paulo, a quem Bauru está subordinada, suprime a partir de hoje, quatro horários do trem Bauru/Corumbá. Ao invés de diário, passará essa composição a trafegar somente às 2^{as}, 4^{as} e 6^{as} feiras, resolução que trará reflexos negativos em todo o trajeto da linha, a partir de nossa cidade até a divida com territórios boliviano e paraguaio. A ordem de extinção desses horários é taxativa e segundo consta, foi determinada para a RFFSA pelo Governo Federal. Apesar da resistência havida por parte de grande número de cidades, não só do nosso Estado como de Mato Grosso do Sul, muito provavelmente não será sustada. Essa pretendida atitude vai afetar uma capital de Estado, que é Campo Grande, município em franco desenvolvimento e que hoje conta com mais de 1.600.000 habitantes. Se somados o número de moradores das principais cidades situadas nos quase 1.300 km de extensão

Bauru/Corumbá e outros 320 de Campo Grande a Ponta Porã, teremos um montante de 4.000.000 pessoas, que direta ou indiretamente deverá amargar a decisão dos dirigentes da ferrovia, que desgraçadamente aniquilam com uma das poucas tradições de outrora que ainda restam.

É sabido que o transporte de passageiros ferroviário é deficitário na maioria das empresas férreas. Não cabe ao usuário culpa alguma, pois é óbvio que este procura o melhor meio para se locomover, seja em rapidez, como em conforto, segurança e higiene, o que não acontece com os comboios da Noroeste, cognominada, segundo sua direção, em "Ferrovia da Integração".

Já foram prestadas uma série de sugestões para conter essa extinção de horários. Houve uma repercussão de descontentamento principalmente em Bauru e Campo Grande, as duas cidades mais afetadas com essa desagradável ação, apesar de terem sido agitadas as forças vivas e da imprensa. Muitos serão alcançados diretamente e imediatamente, o que forçará a demissão de funcionários para haver condições de suportar as despesas que irão ter. A própria RFFSA terá que, ou reescalonar seu pessoal ou limitá-los em outras atividades. Fornecedores terão restringidas suas entregas; restaurantes ao longo da linha reduzirão seus movimentos. Haverá o problema social incidindo sobre aqueles que terão de aguardar o horário dentro da nova programação, ficando sabemos lá onde. A própria FEPASA, com várias alternativas de viagem, trazendo migrantes de ambos os lados - São Paulo/Panorama - encontrará dificuldades, pois fazia aqui em Bauru, conexão diária com a Noroeste.

PERMISSIONÁRIOS

Ao que consta, os maiores prejudicados serão os permissionários de serviços ao longo da linha, citando-se aqueles que operam os carros-restaurantes; a limpeza em geral; venda de jornais e revistas, bem como a exploração de bares e restaurantes nas estações. Obrigatoriamente terão que tornar menor o quadro de servidores. Dos 120 empregados do Grupo Amantini, responsável pelos carros-restaurantes, já vazou para a cidade que haverá um corte de ordem de 70%. O mesmo deve acontecer com os demais concessionários.

Trata-se de um trem de longo percurso, que se cotidianamente não corre com número de passageiros suficientes, nas férias e nas festas em geral tem sua capacidade esgotada, fazendo com que sejam colocados carros extras. Nos dias de menor movimento, poderia cumprir o horário com menos vagões, fato que fará diminuir as despesas de custeio e manutenção. A melhoria da via permanente

proporcionaria tração mais rápida e segura, enfim, muita coisa poderia ser feita.

Não se pode admitir relegar ao esquecimento o problema sócio-econômico dessa medida. Ao que se informou, ela entra em vigor mesmo, a partir de hoje. Porém, sempre há tempo para se redimir de uma precipitada decisão.

EXPLICAÇÕES

Indagado sobre tudo isso, o superintendente da RFFSA local, eng^o João Batista Pacheco Fantin, explicou que anteriormente o deficit no transporte de passageiros era subsidiado pelo Governo Federal. Tratava-se da "Normalização Contábil", que consistia no repasse de numerário para conter o passivo desse setor. Em 1987 - adiantou - foram destinados à Noroeste 2 milhões de cruzados novos em OTN. Já no ano passado 300 mil e para este ano nada foi orçado.

Fantin enfatizou que a Noroeste chegou a obter o Índice de 70% do transporte de passageiros de toda a Rede em todo o território nacional. Na década de 60, por exemplo, chegou a conduzir 3 milhões de passageiros, número que no decênio de 1970 caiu para 2.500 milhões, diminuindo para 2 milhões em 1984, o que representou 44% a menos de usuários transportados. Por esse motivo, o Governo Federal determinou que a RFFSA baixasse diretriz no sentido de sustar a subvenção, também em decorrência da situação econômica da própria Nação.

Esclareceu o superintendente que não haverá corte de pessoal de sua parte, isto é, da Noroeste. O excedente - disse - será reclassificado em novas escalas ou então transferidos para outros setores. Porém, não escondeu que com essa extinção de horários, haveria uma redução do pessoal das empreiteiras. Sobre os carros-restaurantes informou haver uma safda que poderá ser colocada em prática: com os horários alternados, aumentar-se-ia o número de vagões, sendo um de primeira, um de segunda e mais um dormitório, que somados aos demais 13, seriam servidos por dois veículos de restaurante. Um atenderia os carros de 1^o e 2^o classe e outro somente os dormitórios.

O engenheiro observou que dos 462 lugares atualmente oferecidos são tomados por 231 pessoas, correspondente a 50%. Com o aumento do número de vagões pretende chegar a oferecer 618 lugares e com a safda dos trens de dois em dois dias, espera uma demanda maior de passageiros.

CARGA

Finalmente Pacheco Fantin disse o que estava sendo acobertado e que ninguém sabia ao certo o porquê da extinção dos horá-

rios. Realmente existe deficit, porém, pretende a Rede Ferroviária Federal dar maior incentivo ao transporte de carga, que ano a ano tem aumentado consideravelmente. Com a supressão dos horários de trens Bauru/Corumbá, serão liberadas quatro locomotivas, proporcionando, desta forma o sacrifício do transporte de passageiros para o incremento do transporte de carga. Argumentou que a meta este ano é de um faturamento de 50 milhões de cruzados novos: em 1988 o ano foi fechado com 10 milhões de cruzados novos, sendo que dois milhões foram apurados somente no mês de dezembro.

Isto posto, chegamos a conclusão de que ninguém está se preocupando com o transporte de passageiros por parte do pessoal da Noroeste. Em contato com alguns servidores da ferrovia que estavam na esplanada na tarde de ontem, ficou patente o descontentamento que reina entre a classe, uma vez que - segundo eles - já estão ocorrendo demissões não só em Bauru como ao longo da linha. E não são poucos os ferroviários que diante da redução de horários, sofreram as consequências que estavam sendo previstas. Adiantaram que muitos empregados de empreiteiras que cuidam da limpeza de vagões já foram dispensados. Enfim, começaram antecipadamente os prejuízos gerados por uma esdrúxula determinação, alcançando inicialmente os trabalhadores.

Alguma coisa deve ser feita e com urgência. A independência da Produção de Bauru da Superintendência Regional de São Paulo seria uma das principais alternativas para a melhoria da Noroeste. Outrora isso não acontecia. A antiga NOB, somente em suas oficinas empregava um enorme contingente de ferroviários; em seus escritórios centrais executava-se todo o trabalho econômico-financeiro. Na década de 1950 o transporte de passageiros era intenso. Havia uma composição Bauru/Araçatuba, outra Bauru/Três Lagoas e o noturno (DP-1) de Bauru a Corumbá. A primeira foi suprimida pela RFFSA. Em pouco tempo também era eliminado o de Três Lagoas, substituído esse trem por um direto até Campo Grande, com outro horário (5:30 horas), que também foi extinto, ficando apenas o de Corumbá. Agora chegou a vez desse comboio sofrer a dilapidação de seus horários.

Apesar de não ter havido participação alguma do governador Marcelo Miranda, de Mato Grosso do Sul, já que o mesmo chegou a ser comovido antecipadamente pela Superintendência de Bauru, que esteve em Campo Grande explicando a seu modo a supressão dos horários, forças vivas dessa capital e de outros municípios se postaram resolutos contra a medida.