

A SITUAÇÃO OPERACIONAL DO TRECHO ITAPEVI – AMADOR BUENO DA CPTM

O objetivo deste relatório é alertar a CPTM sobre o abandono a que foi submetido o trecho em questão e solicitar medidas urgentes para solucionar os seus problemas graves que colocam em risco a vida e a segurança dos usuários

A SITUAÇÃO OPERACIONAL DO TRECHO ITAPEVI- AMADOR BUENO DA CPTM



A cidade de Itapevi teve sua emancipação política em 1959. Ela tem 91,35 Km e conta com uma população de 196.551 habitantes. A cidade está situada no extremo oeste da Região Metropolitana da Grande São Paulo. A renda média população gira em torno de R\$ 528,77, segundo dados do censo de 2000 do IBGE. A economia é baseada na indústria, principalmente a metalúrgica, e conta ainda com um parque industrial para o qual estão se instalando várias empresas.



Fonte: CPTM

Como em todas as cidades da Região Metropolitana da Grande São Paulo, a cidade de Itapevi é servida pela linha B da CPTM. A cidade teve sua fundação vinculada à instalação da estação ferroviária de Cotia em 1875, cidade a qual pertencia esse território. O nome Itapevi foi dado ao vilarejo e à estação em 1945. Na cidade estão localizadas seis estações da CPTM, sendo que nas estações que possuem bilheteria o total de embarques, segundo a Emplasa foi:

ESTAÇÃO	Total de Embarques
Engenheiro Cardoso	1.163.828
Itapevi	6.068.821
TOTAL	7.232.649

Fonte: Emplasa

Após a reformulação da linha B feita no final da década de 1970, o trem metropolitano que fazia a linha Júlio Prestes a Amador Bueno, teve o seu ponto final na estação de Itapevi. O trecho Júlio Prestes - Itapevi foi modernizado, com malha ferroviária de bitola larga e material rodante novo, segundo padrão adquirido na França e que atualmente recebe a denominação de série 5000 pela CPTM. O trecho de 6,4 Km que vai de Itapevi a Amador Bueno ficou sendo servido pelo antigo trem japonês que sofreu uma reforma e cuja fabricação data de 1958. Esse trem é denominado de série 4.800 pela CPTM.

Características do trecho Itapevi – Amador Bueno

Extensão da linha B, o trecho tem 6,4 Km, seguindo as estações de:

a) Santa Rita



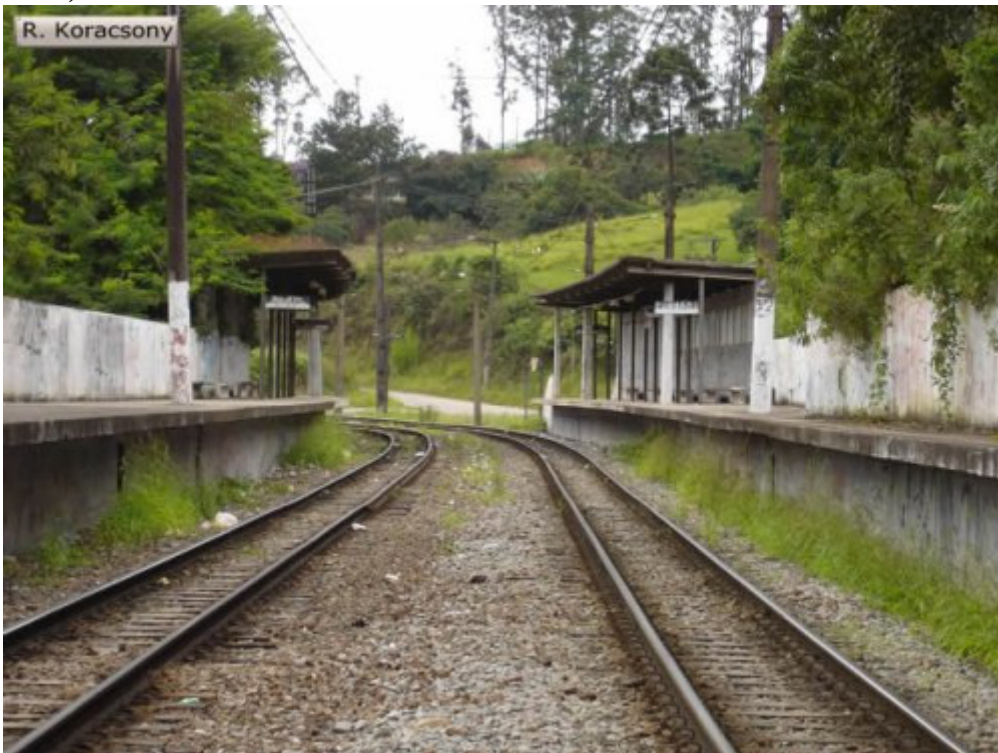
Santa Rita - Construída na década de 1970 a estação se apresenta como uma plataforma coberta aberta em 1985. Nessa estação os passageiros que embarcam nas outras estações e que estão indo em direção ao centro de Itapevi descem e fazem o resto do trajeto a pé. O mesmo acontece quando no embarque no sentido de Amador Bueno. É que as estações do trecho não possuem bilheteria que foram desativadas em 1997 e se os passageiros desembarcarem ou embarcarem na estação de Itapevi terão que pagar passagem de R\$ 2,10 (dois reais e dez centavos)

b) Cimenrita



Cimenrita - Esta estação foi aberta em 1959 e era utilizada pelos operários da fábrica de cimento do mesmo nome, que se encontra desativada. A plataforma atual foi inaugurada em 1985. Era a única estação que não tinha bilheteria. O conjunto da CDHU é atendido por ela. O ideal seria mudar a plataforma da estação para mais próxima do conjunto habitacional e construir acesso, pois atualmente os moradores têm dificuldades em chegar à estação.

c) Ambuitá –



Créditos : sítio Estações Ferroviárias do Brasil

Ambuitá - A estação foi inaugurada como Parada Iracema em 1949 e foi rebatizada como Ambuitá em 1952. A plataforma atual foi inaugurada em 1985. Atende ao parque industrial de Itapevi.

d) Amador Bueno –



Crédito das fotos: sítio Estações Ferroviárias do Brasil

Amador Bueno - estação foi inaugurada em 1927. O prédio da antiga estação de 1938 atualmente abriga uma escola da Prefeitura Municipal de Itapevi. A plataforma atual foi inaugurada em 1985.

Infra-estrutura das Estações

As estações encontram-se abandonadas, sem segurança, iluminação ou qualquer outro benefício para o usuário. As plataformas precisam ser reformadas, com o telhado em precárias condições que não protegem os usuários das intempéries da natureza. A falta de iluminação faz da utilização deste importante transporte público um risco constante para a população no período noturno. A falta de um corpo de segurança é visível e torna a utilização do trecho um risco constante para o usuário. O mato toma conta da malha ferroviária e das estações que a compõe. Os trens trafegam no trecho a velocidade de 20 km por hora. Segundo consta há falha na manutenção do material rodante, principalmente no freio de segurança. Os vagões também precisam passar por uma nova reforma interna e externa.

A crise com a desativação do trecho

O trecho ficou um período de alguns meses desativados o que redundou em colapso para o sistema de transporte da região. O atendimento feito por ônibus colocados pela CPTM mostrou-se inadequado. Mesmo com uma regularidade razoável os coletivos saíam cheios e não davam vazão ao número de passageiros. Essa experiência traumática mostrou a importância do pleno funcionamento do trecho ferroviário entre Itapevi e Amador Bueno. A região possui muita área livre o que redundou em mais loteamento e a ampliação da malha urbana, o que aumentará a população que mora na área servida por este trecho. Inclusive há instalação de conjuntos residenciais da Companhia de Desenvolvimento Habitacional e Urbano (CDHU) o que mostra a urgência de manutenção do transporte ferroviário bem como a melhoria da sua qualidade.

A importância desse trecho para a população

A população atendida por este trecho da linha B é formada por famílias de baixa renda. Elas utilizam o trecho para irem à escola, ao posto de saúde, ao centro da cidade de Itapevi. Este trecho também é utilizado pelos trabalhadores do parque industrial que têm nele um acesso rápido ao trabalho. Dessa forma a população está disposta a lutar pela manutenção dele. A substituição por uma linha regular de ônibus, mesmo gratuita não bem vista pelas pessoas que utilizam essa extensão da linha B. Na verdade virou extensão após a reforma efetuada no trecho oeste da linha da então Fepasa, mas historicamente o trajeto da linha B vai da estação Júlio Prestes à estação Amador Bueno.

Propostas de revitalização

Segue algumas propostas para revitalizar o trecho Itapevi – Amador Bueno

- 1- Manutenção adequada do material rodante (os trens da série 4.800) utilizados no trecho, ou sua troca por outro trem mais novo, com a instalação da malha ferroviária com bitola larga.
- 2- Reforma dos vagões da série 4.800 com a instalação do freio de estacionamento que está desativado e aumentaria a segurança dos trens. No final do ano de 2005, segundo moradores, um trem perdeu o freio e foi parar em Jandira. Isso representa um perigo muito grande para os usuários da CPTM.
- 3- Reforma total das estações, passando pela recuperação estrutural com instalação de iluminação adequada e do telhado. Reforma da área limbeira das estações, principalmente a que serve aos moradores

- do CDHU e cujo acesso à estação é dificultada pelas péssimas condições locais.
- 4- Revitalização da malha ferroviária, com manutenção e limpeza dos trilhos.
 - 5- Instalar em todas as estações um corpo de segurança durante o período de funcionamento do trecho.
 - 6- Aumentar a velocidade dos trens, visto que o trem de carga no trecho trafega a 60 km por hora, enquanto o de passageiros anda a 20 Km por hora. A pergunta para a CPTM é: Porque o trem circula a 20 Km por hora, se tecnicamente não existe mais segurança, pois como o trecho é de declive tanto faz a velocidade do trem?
 - 7- Diminuir os intervalos entre os trens. Entre um trem e outro há um intervalo muito grande, que pode chegar à uma hora.
 - 8- Instalar na estação de Itapevi uma saída gratuita para os passageiros que embarcam e desembarcam na estação e não pretendam seguir viagem. Atualmente esses passageiros não pagam passagem, mas para isso eles descem ou embarcam na estação de Santa Rita e andam cerca de 2 km até o centro de Itapevi. Dessa forma a abertura de uma saída e entrada na estação de Itapevi sem bloqueio de catraca não alterará a arrecadação tarifária para a CPTM, apenas facilitará a vida da população que utiliza esse trecho.

Conclusão

Historicamente a linha B da CPTM ia da estação Júlio Prestes até a estação Amador Bueno. Em função da modernização ocorrida no final dos anos 1970 esse trecho ficou compartilhado até a estação de Itapevi, ficando o trecho que vai até Amador Bueno como uma extensão da linha B. Esse trecho foi abandonado pela CPTM que mantém trens sem manutenção nas linhas colocando em risco a vida dos usuários que necessitam do trem para se locomover. É necessário o resgate das estações ferroviárias, do material rodante e da implantação de segurança no trecho. A desativação deste trecho ferroviário para transporte de passageiros e sua substituição pelo sistema sobre pneus (ônibus) é inviável. Ela traz prejuízos ambientais, visto que o sistema sobre pneus funciona essencialmente movido a óleo diesel, que é poluente. Há as implicações no trânsito local que será ocupada pela frota de ônibus. Há impacto na renda dos usuários que teriam que pagar mais caro para fazer o mesmo percurso feito atualmente. A população não terá nenhum benefício com a desativação do trecho ferroviário, só custos ambientais, sociais e econômicos. O único a ganhar com isso seria o empresário da empresa de ônibus que tiver a concessão,

que em função de uma tomada de decisão que seria equivocada, da Secretaria dos Transportes Metropolitanos e da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos que prejudicaria uma população de quase 200.000 pessoas que perderia um direito histórico. Desde a implantação da Estrada de Ferro Sorocabana (EFS) que foi fundada em 1872, passou para o governo do Estado de São Paulo em 1971 através da Ferrovia Paulista S.A (FEPASA) e em 1994 passou a ser chamar CPTM, que é direito de trafegar entre as estações Júlio Prestes até a de Amador Bueno. Seria também um desperdício de dinheiro público, pois toda a infra-estrutura ferroviária já existe e o custo de revitalização do trecho não seria nenhuma proibidade para o estado mais rico da nação. Também é necessário enfatizar a importância do resgate do transporte ferroviário como sistema de transporte público na Região Metropolitana de São Paulo. Sabemos que a revitalização do trecho não consta do Planejamento Plurianual (PPA) 2004-2007, nem da LOA (Lei do Orçamento) 2006 e tampouco da Lei de Diretrizes Orçamentárias de 2007, mas esperamos colocar o assunto em pauta. Sendo assim aguardamos que as reivindicações da população de Itapevi sejam atendidas no prazo mais curto possível, pois a situação é de emergência e não pode esperar.



Esta foto é um atestado da situação de abandono a que foi relegado o trecho

**COMISSÃO PELA REVITALIZAÇÃO FERROVIÁRIA ITAPEVI-
AMADOR BUENO**

**Vereador Tião Matos – Fone (11) 4205-4481
Cleber Farias Freitas
Dério Soares de Souza
Givalda Oliveira da Silva**

ANEXO



