

João Pessoa

Imprimir

Malha Viária:

O Sistema de Trens Urbanos de João Pessoa é operado por composições diesel em apenas uma linha ferroviária com extensão de 30 km abrangendo 4 municípios, João Pessoa, Cabedelo, Bayeux e Santa Rita, constituído pelo trecho Cabedelo/ , com 10 estações em operação, transportando cerca de 10,1 mil passageiros/dia.

Mapa do Sistema:



Características operacionais:

Extensão da Via (km)	30
. Bitola métrica - 1,00 m	30
. Não eletrificada	30
Nº de Estações	12

Nº de Oficinas	1
Locomotivas Existentes (*)	4
Carros Existentes (*)	24
Intervalo Mínimo Programado (min.)	62
Intervalo Máximo Programado(min.)	93
Tempo de percurso Programado. (min.)	56
Efetivo de Pessoal	93

Posição em 31 dez 2011.

(*) Os valores apresentados para o material rodante no quadro acima é do total existente nos sistemas, não necessariamente todos em operação devido à necessidade de manutenções periódicas e/ou avarias.

Histórico:

A primeira concessão

A princesa Isabel, em 15 de dezembro de 1871, assinou o Decreto nº 4.838, concedendo aos conselheiros Diogo Velho Cavalcanti de Albuquerque, deputado geral Anísio Salatiel Carneiro da Cunha e André Rebouças, o privilégio de construir e explorar a estrada de ferro Conde D'Eu, ligando a sede da Província à vila de Alagoa Grande, com ramais para as de Ingá e Independência (antigo nome da cidade de Guarabira). Essa concessão não vingou. Em 1880, foi iniciada a construção da estrada de ferro. O historiador Horácio Almeida registra que "o progresso entrou na Paraíba pela linha de ferro. Por onde apitava o trem uma emoção nova nascia: a do progresso econômico, mas foi coisa de pouca monta, porque a área beneficiada era demasiado exígua". Em 1881, foi inaugurado um trecho de 30 km ligando João Pessoa à localidade Entroncamento, em Sapé. Era a Companhia Estrada de Ferro Conde D'Eu, do Brasil Imperial, detentora da concessão.

A república e a Great Western

Onde o trem chegava, a vida mudava. De Entroncamento, a estrada se bifurcava para o norte, chegando até Mulungu, em 1882, e em 1884, à Guarabira, de onde prosseguiu para Nova Cruz, no Rio Grande do Norte e daí, até Natal. Ao sul, parou em Pilar, em 1883. "Houve maior demora em fazer a ligação da capital ao porto do Cabedelo, numa extensão de apenas 18 km, realizada em 1889. Proclamada a República, os trabalhos pararam. O único trecho construído em onze anos do regime republicano foi o de Mulungu a Alagoa Grande, inaugurado em 1901, numa extensão aproximada de 25 km". Em julho de 1901, o Governo Federal arrendou a ferrovia à empresa inglesa Great Western Railway, que construiu um ramal de Pilar a Timbaúba, em Pernambuco e completou o trecho de Guarabira a Nova Cruz, no Rio Grande do Norte. Em 1907, o trem chegou a Campina Grande. "A estrada de ferro onde fazia ponta dava vida ao lugar. Se passava adiante, levava consigo o progresso. Itabaiana cresceu quando o trem ali chegou. Estacionou, senão decresceu, quando os trilhos se prolongaram até Campina Grande. Os lugares que ficavam marginalizados, ao longo da estrada, sem vias de acesso, como Mamanguape e Areia, caíram estagnados".

A Rede Ferroviária e a CBTU

A Great Western operou até 1957, quando o Governo Federal criou a Rede Ferroviária Federal S/A- RFFSA. Em 1982, ainda sob o controle da Rede, o sistema de trens urbanos para transporte de passageiros foi reativado na Paraíba. Em 22 de fevereiro de 1984, surgiu a Companhia Brasileira de Trens Urbana-CBTU (Decreto-lei nº 89.396), vinculada à Secretaria Nacional de Transportes do Ministério dos Transportes. A CBTU mantém o transporte de passageiros em seis capitais brasileiras: Belo Horizonte, Salvador, Maceió, Recife, João Pessoa e Natal. Em 1º de julho de 1995, foi instalada a Gerência de Trens Urbanos de João Pessoa, desmembrada da Superintendência de Trens Urbanos de Recife. Também neste ano, governo federal privatizou o transporte de carga, que agora é uma concessão da Companhia Ferroviária do Nordeste, compartilhando a via férrea da empresa estatal. Já a Rede Ferroviária Federal (RFFSA) foi extinta.

Estações históricas

A Estação João Pessoa chamava-se Estação Ferroviária Conde D'Eu, situada no Varadouro. Foi construída em 1889. Tinha um estilo eclético, com muitos janelões e entrada principal. Na década de 1940, o prédio foi derrubado e substituído pela atual construção inaugurada em 10 de novembro de 1942, com características do estilo modernista – linhas retas, marquise, mezanino, fachadas sem adornos, esquadrias de ferro e vidro. Também é histórica a Estação de Cabedelo, com arcos e portas de madeira. As demais seguem um padrão moderno, com cores diferentes, mas em todas, o passageiro está ao abrigo das chuvas, encontra acesso para deficientes e bancos para sentar. O sistema atual tem o traçado original e com 30 quilômetros de extensão, nove estações e atende aos municípios de Santa Rita, Bayeux, João Pessoa e Cabedelo.

O trem de João Pessoa

O sistema de trens urbanos da Capital paraibana é composto por três locomotivas e 17 carros de passageiros, formando duas composições que realizam 28 viagens diárias, interligando os municípios de Cabedelo, João Pessoa, Bayeux e Santa Rita, na Grande João Pessoa. Com nove estações modernas e recuperadas, os trens da CBTU de João Pessoa transportam, em média, sete mil passageiros/dia com uma tarifa subsidiada pelo Governo Federal. Nos 30 km de extensão, os passageiros podem desfrutar de uma viagem agradável, segura, econômica e rápida, além de contemplar belas paisagens rurais em plena área urbana. Preocupada com o espaço onde está inserida, a CBTU de João Pessoa, ao oferecer um transporte de passageiros com qualidade, se integra à comunidade lideira realizando projetos sociais e culturais que visam manter uma sinergia com a população, resgatando os valores do povo paraibano.

Detalhes

Última Atualização: 20 Julho 2020