

## Obstáculos na linha

O VLT mal chegou ao Brasil e já é visto como um sistema de transporte ultrapassado no resto do mundo. A opinião é do engenheiro Tadashi Nakagawa, assessor técnico de Projetos do Metrô de São Paulo. Para ele, os países desenvolvidos estão exportando um sistema obsoleto, já que a tendência na Europa é dotar as cidades de pequeno e médio porte de uma tecnologia mais avançada: o AVLT, uma versão totalmente automatizada de seu antecessor.

Considerados pelo próprio Nakagawa como "uma moda" na Europa e nos Estados Unidos, os veículos leves (LRT-Light Rail Transit) seriam recomendados apenas para cidades com população inferior a um milhão de habitantes, o que já desaconselharia sua implantação em centros urbanos com as dimensões de Goiânia. Ele baseia seu argumento em alguns cálculos rápidos: se cada composição comportar 300 passageiros e a sequência mínima de veículos (*headway*) for de um minuto, o resultado obrigatório seria de 60 veículos/h/sentido, com uma capacidade máxima de 18 mil passageiros por hora, número que ele considera insuficiente para a demanda de cidades que estão em expansão.

## VLT baiano

Salvador poderá ser a segunda capital brasileira a aderir ao VLT, já a partir de 1990. A alternativa faz parte do Plano Nacional de Transporte de Massa, uma iniciativa da EBTU-Empresa Brasileira de Transportes Urbanos, que prevê a implantação de 36 corredores de tráfego em 21 cidades do país. Atualmente, a capital baiana vive um processo de transição, já que a prefeitura decidiu iniciar a parte viária do sistema como solução provisória. Enquanto o bonde não chega, as vias serão ocupadas por ônibus articulados — do tipo Padron —, o que deve elevar a capacidade de cada veículo de 75 para 180 passageiros.

Ao custo de 24 milhões de OTNs — algo em torno de 185 milhões de dólares, no câmbio oficial —, a primeira etapa do projeto está quase concluída. São 25 km de pistas exclusivas, num total de 50 obras ao longo de quatro corredores de tráfego. As fontes de empréstimo são a Caixa Econômica Federal, BNDES-Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social, Banco Mundial (através da EBTU), governo do Estado e prefeitura municipal.

divulgação



Sistema Val, da Matra: automatização total

Além da capacidade limitada, o engenheiro do Metrô aponta outros inconvenientes para o VLT. Um deles é a necessidade de se procurar um sistema "de alta produtividade com baixo custo operacional". No seu entender, a solução passaria necessariamente pela automatização completa do sistema, desde a venda e coleta de bilhetes até o diagnóstico de eventuais problemas com os veículos. Segundo ele, nem mesmo o metrô — um sistema de transporte considerado pesado — conseguiu isso, na medida em que não eliminou por completo a figura do condutor. Neste caso, conclui, "o AVLT apresenta melhor serviço e menor ônus para a comunidade".

**Experiência pioneira** — De acordo com Nakagawa, o Brasil já teve uma primeira experiência com o VLT no Rio de Janeiro. Trata-se de linha 2 do metrô carioca, cujo sistema é chamado de "pré-metrô". A expressão, segundo ele, é apenas uma das várias denomi-

nações que o VLT possui. Para o engenheiro, contudo, "os fabricantes apenas rejuvenesceram o antigo bonde, que não tem capacidade de oferta". No caso do pré-metrô do Rio, conclui, "aquele trem não carrega ninguém".

Mas há ainda, no leque de críticas de Nakagawa, um terceiro obstáculo no caminho do VLT, pelo menos no que está para ser implantado em Goiás. Na sua opinião, o controle semaforizado do sistema compromete a principal vantagem desse tipo de transporte: a de ser um sistema guiado (vinculado a uma linha segregada). Por outro lado, o engenheiro considera "uma besteira" afirmar que o tráfego de uma cidade será controlado pela presença do VLT. Se todo o trânsito ficasse à mercê do sistema, "isto seria o caos".

Porém, a entrada do VLT em Goiânia deve alterar o cenário do transporte urbano no

Em seu conjunto, as obras atingem desde a retificação e canalização de córregos até a construção de pistas exclusivas, viadutos, retornos elevados, passarelas, estações de embarque e correção do sistema viário. Longe do tráfego normal e dos cruzamentos — uma alternativa diferente da de Goiânia —, espera-se que tanto os ônibus articulados quanto o novo bonde possam desenvolver uma velocidade suficiente para reduzir o tempo de viagem pela metade.

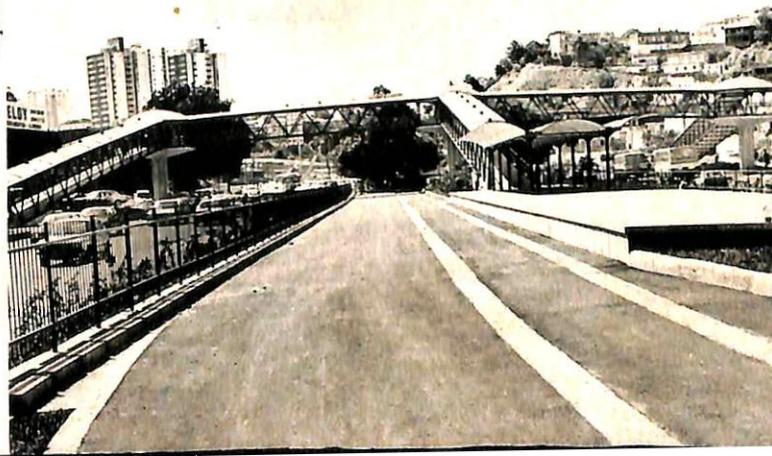
Além das obras do sistema viário, a implantação do VLT significaria a construção de vias exclusivas sobre os canteiros centrais das avenidas de vale, formando um sistema-tronco que atenderia cerca de 350 mil pessoas

diariamente. Hoje, a população de Salvador figura na casa dos dois milhões de habitantes e a demanda por transporte atinge, nos momentos de pico, mais de 15 mil passageiros/hora. A vantagem do VLT seria prover o atendimento aos usuários pelo menos até o ano 2000.

Responsável pela concepção do projeto, o arquiteto João Filgueiras Lima optou por usar nas estações de embarque e passarelas peças pré-moldadas de argamassa armada e aço. Ao todo, serão 12 passarelas e mais cinco viadutos que integram o sistema. As obras civis estão sendo executadas pela construtora Norberto Odebrecht.

Bené Simões

arquivo



Pistas exclusivas em Salvador: aguardando a chegada do VLT

A CONSTRUÇÃO NORTE/NORDESTE. Nº 188 jan/89