



INSTITUTO FEDERAL
Rio Grande do Sul

Departamento de Comunicação

Clipping

Data: 09/03/2019

Veículo: Bom Dia

Editoria/Coluna: Tecnologia

Local/Abrangência: Erechim/RS

Link/Página:

<https://www.jornalbomdia.com.br/noticia/28507/vlt-seria-opcao-para-reativar-espaco-da-linha-ferrea>

VLT seria opção para reativar espaço da linha férrea

Apesar de ser apenas uma proposta, a ideia é usar a estrutura abandonada para fazer transporte coletivo, interligado com outros modais, ligando uma ponta a outra da cidade passando pelo centro de Erechim



A linha férrea que cruza Erechim de uma ponta a outra está abandonada há muitos anos, sem manutenção, e não tem previsão que um dia possa ser reativada para o transporte de cargas pesadas. No entanto, a ferrovia está totalmente integrada ao perímetro urbano da cidade, circulando em áreas residenciais, comerciais e educacionais. Mas o que fazer com a ferrovia? Para o arquiteto erechinense, Arthur Peruzzo, apaixonado desde criança pelo modal ferroviário e um entusiasta desse sistema, todo esse patrimônio abandonado poderia dar lugar a um novo sistema de transporte público de massa: o veículo leve sobre trilhos (VLT).

Mas o que é um VLT?

Conforme Peruzzo, o VLT é uma versão moderna do trem urbano, com capacidade de transportar grandes contingentes populacionais de maneira integrada a outros modais de transporte. Ele acrescenta que o VLT é como se fosse um ônibus articulado, mas sobre trilhos, que já é bem comum como transporte público em outros países. No Brasil ainda é novidade, mas há linhas em funcionamento em São Paulo, Rio de Janeiro e Bahia.

Trecho passa no centro da cidade

Além de interligar a área central da cidade com muitos bairros do município, a ferrovia liga três importantes centros universitários. De um lado o campus 2 da URI – Erechim, as margens da ERS 331; e em outro extremo a Universidade Federal da Fronteira Sul ao lado da ERS 135; passando pelo Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia do Rio Grande do Sul – Campus Erechim, no Bairro Três Vendas. Além disso, na sua grande maioria esse trecho seria percorrido em vias exclusivas, separado do fluxo normal de veículos.

Peruzzo comenta que esse trajeto de uma universidade a outra cruzando o centro da cidade dá em torno de 25 quilômetros de via. Como o percurso passa por muitos bairros da cidade e liga centros de educação, o VLT seria utilizado por muitas pessoas diariamente, entre ela estudantes e a população de um modo geral.

O arquiteto observa que a mesma linha teria dois VLTs circulando em sentido contrário, um para o lado da URI e outro da UFFS, que ao chegar nos destinos finais retornariam para o centro da cidade, onde hoje está a estação ferroviária. E, depois trocariam de sentido o percurso. Cada VLT teria três vagões e capacidade para levar até 150 pessoas.

Integração

Um detalhe importante e ressaltado pelo arquiteto é que a implantação do VLT não iria substituir os outros modais de transporte coletivo, aliás, deveria ser integrado a outras opções de transporte público. Inclusive também ser interligado a ciclovias.

Segundo Peruzzo, outra característica do VLT é ser um sistema de transporte que se mistura com a cidade, “se funde com os bairros e está onde as pessoas vivem”.

Ele comenta que nos poucos trechos onde haveria passagem de nível, com o cruzamento de veículos, a colocação de cancelas resolveria facilmente a rotina do fluxo.

Tecnologia local

O arquiteto acredita que empresas locais têm tecnologia para desenvolver os vagões do VLT, já que em Erechim tem uma das maiores montadoras de ônibus do país.

Conforme Peruzzo, entre as grandes dificuldades para colocar em prática o projeto é recuperar a ferrovia. E, para isso seria importante a união de esforços, a integração do setor privado, do poder público e da comunidade.

Rumo

A reportagem do Jornal Bom Dia entrou em contato com a Rumo empresa que tem a concessão da ferrovia em Erechim, no Rio Grande do Sul, e mais cinco estados do Brasil. A concessionária informa que sua área de atuação é voltada exclusivamente para o transporte ferroviário de carga, não operando, seja regular ou eventualmente, o transporte de passageiros.

A reativação do trecho para operação de cargas depende de demandas comerciais. A empresa não se contrapõe as solicitações para que um trem turístico possa operar no seu trecho de concessão, desde que todas as normas e legislações de segurança da operação sejam seguidas. É importante destacar ainda que a circulação de trens para esses fins só pode ser feita com autorização da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT).