

REPORTAGEM ESPECIAL

5 anos para construir o metrô

Se depender da Prefeitura de Vitória, o metrô de superfície vai estar em operação até 2012 na região metropolitana

ALINE NUNES
ELIANE PROSCHOLDT

Os estudos de viabilidade do metrô de superfície indicam que o prazo para o novo modelo de transporte entrar em funcionamento é bem menor que a estimativa inicial. Numa projeção conservadora, cinco anos é o tempo necessário para que 39 quilômetros de vias da Grande Vitória ganhem o novo traçado, interligado ao sistema Transcol nos terminais de Laranjeiras (Serra), Centro (Vila Velha) e Jardim América (Cariacica).

O primeiro ano será destinado à elaboração do projeto executivo, no qual serão detalhadas as intervenções propostas no estudo técnico e que servirá como referência para a realização das obras. Depois, será aberta licitação para a aquisição dos equipamentos e a execução do projeto.

“Entre a elaboração do projeto, licitação e execução das obras, com base em experiências de outras cidades no mundo, acreditamos num prazo total de cinco anos”, comentou Taurio Tessarolo, secretário especial de mobilidade urbana de Vitória.

“Mas a tecnologia avança a cada dia, tanto em termos de produção de equipamentos quanto da infra-estrutura, e os prazos

se encurtam. Por isso, tenho certeza que estamos sendo até conservadores nessa previsão”, acrescentou.

Para o engenheiro civil Antônio Luiz Mourão Santana, diretor da Oficina Consultores – empresa responsável pelos estudos – somente duas fases são mais complexas, sendo por isso mais otimista quanto aos prazos: quatro anos, contando o período de elaboração do projeto executivo.

“A parte de superfície é muito fácil para executar, mas há dois pontos complicados. O primeiro é a escolha de equipamentos e sistemas. Será preciso fazer uma licitação internacional. Do início do processo até a entrega do material rodante, deve-se levar uns três anos”, contou.

“Também tem a obra enterrada (subterrânea): uma que sai do finzinho da Reta da Penha, passa por trás do shopping e vai até a praça do Papa; e outra debaixo do porto. Não é uma obra trivial e, por isso, estimo uns três anos. Mas sua realização pode ser paralela à aquisição dos equipamentos”, completou Santana.

Taurio destacou, no entanto, que Vitória só vai dar início ao projeto executivo se houver consenso entre as prefeituras e o governo do Estado porque o metrô é um sistema metropolitana. Para discutir a proposta, há um encontro previsto para o próximo mês.

Mudança no trajeto dos ônibus

A implantação Veículo Leve sobre Trilhos (VLT), o chamado metrô de superfície, em Vitória, vai alterar o tempo e o percurso as viagens dos ônibus municipais.

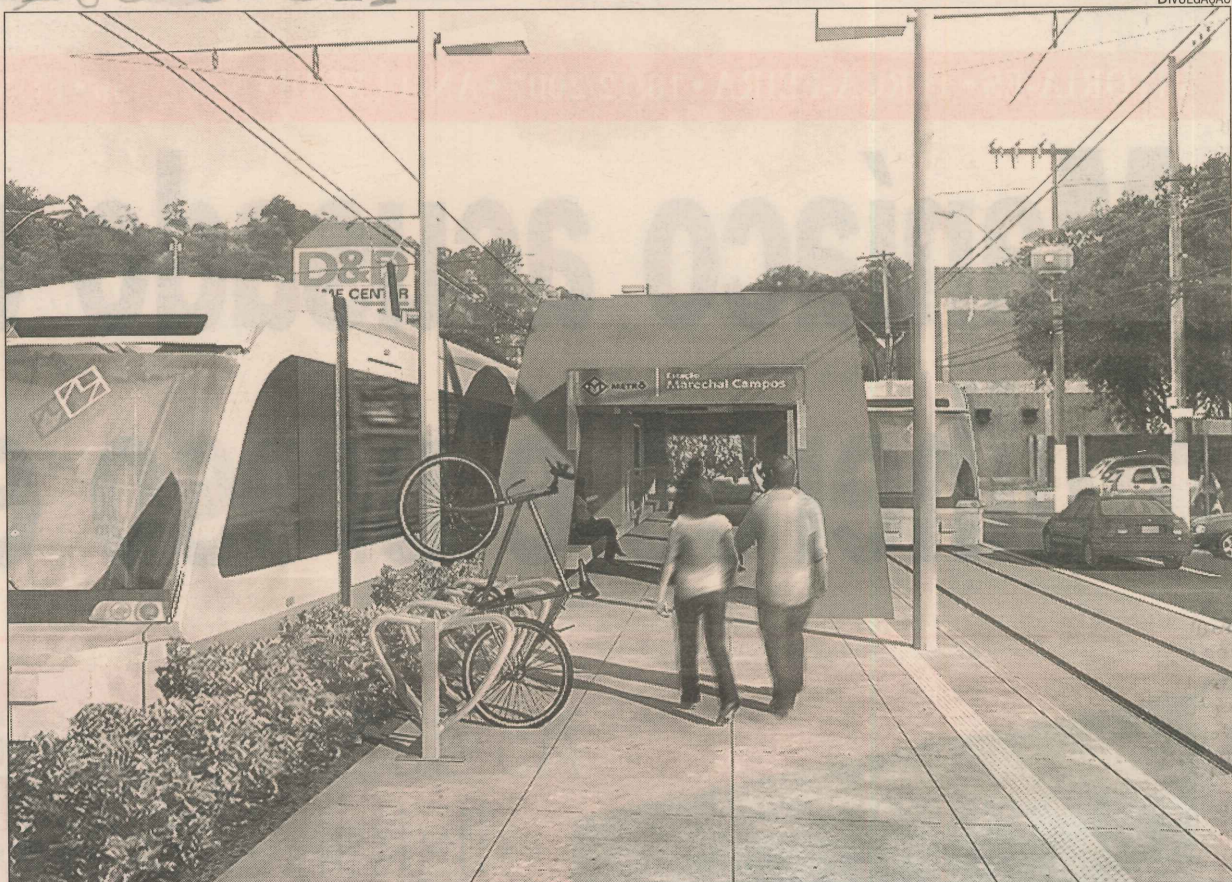
Como a idéia é integrar os dois transportes, a tendência é que os coletivos tenham as linhas alteradas, para fazer apenas a ligação entre os bairros e o VLT.

“Em vez de cruzar toda a cidade, o ônibus municipal vai rodar só no bairro, levando as pessoas até o metrô”, explicou

o secretário de Desenvolvimento de Vitória, Kleber Frizzera.

Ele contou que a população vai poder usar o metrô e o ônibus pagando apenas uma passagem, mas que a forma dessa integração ainda não foi definida.

O secretário especial de Mobilidade Urbana, Taurio Tessarolo, explicou que o objetivo é fazer uma integração plena entre Sistema Transcol, sistema municipal e até com as bicicletas, que ganharão estacionamento especial nas estações do metrô.



Projeto mostra como seria o metrô e pontos de embarque e desembarque de passageiros

Operação inicia com 38 trens

Para entrar em operação, o estudo prevê que o metrô disponha de 38 composições (trens), com dois veículos cada. Essa estrutura vai permitir que o sistema ofereça viagens com intervalo máximo de três minutos.

No sentido Jardim América (Cariacica)–Laranjeiras (Serra) vão ser 28 equipamentos e, de Laranjeiras–Centro (Vila Velha), que é um trecho menor, serão 10. O engenheiro Antônio Luiz Mourão Santana falou que, para 2025, o estudo apontou que 67 veículos estarão em atividade.

A capacidade de cada um dos veículos é para transportar 400 pessoas, num ambiente com ar-condicionado e piso baixo para facilitar o acesso aos que têm limitações para se locomover.

O secretário de Mobilidade Urbana, Taurio Tessarolo, observou que o metrô de superfície é um modal de capacidade intermediária. Isso significa dizer que o sistema tem

possibilidade de transportar mais pessoas que um ônibus, ocupando menos espaço e, por outro lado, é menor que os tradicionais metrô do Rio de Janeiro e São Paulo.

A referência para implantação do metrô de superfície é internacional. No País, ainda não existe sistema semelhante em atividade, mas há vários projetos em andamento.

Em Santos (SP), por exemplo, está na fase do projeto executivo e, para ligar o centro de São Paulo ao aeroporto de Guarulhos, também estão sendo feitos estudos para adotar o metrô.

Quanto à viabilidade do sistema, que por um período foi tratado somente como promessa de campanha, o engenheiro Antônio Santana foi enfático:

“Eu não sofri pressão alguma ao longo do desenvolvimento desse projeto. Iniciei sendo contra o VLT – Veículo Leve sobre Trilhos, o metrô de superfície – e terminei sendo a favor”, afirmou.

Empregos em todas as fases do projeto

O secretário de Mobilidade Urbana de Vitória, Taurio Tessarolo, ressaltou que, além da melhoria no trânsito, a execução do projeto do metrô de superfície será importante para a economia da Grande Vitória, com a perspectiva de gerar muitos empregos, das obras à operação do sistema.

Na primeira etapa, as atividades serão para profissionais da área de construção civil, mas o gerenciamento do metrô também vai abrir vagas no mercado de trabalho.

Taurio explicou que os trens não são automatizados e, por essa razão, vão precisar de condutores para circular. Também será necessária equipe para bilheteria, fiscalização, manutenção, controle dos equipamentos, entre outras funções.

“Haverá contratações em diversas categorias, nos mais variados níveis de especialização. O metrô gera muito emprego”, garantiu o secretário.

CUSTO DAS GRANDES OBRAS

METRÔ DE SUPERFÍCIE

R\$ 920 milhões

Sendo R\$ 496 milhões somente em Vitória.

PETROBRAS

R\$ 486 milhões

Na construção da nova sede, em Vitória.

INTERVENÇÕES VIÁRIAS

R\$ 349 milhões

Sendo 210 milhões para a duplicação da rodovia Serafim Derenzi e túnel César Hilal.

AEROPORTO DE VITÓRIA

R\$ 337 milhões

É o que está previsto para ser gasto do novo aeroporto de Vitória.

TRANSCOL III

R\$ 289 milhões

Construção de quatro terminais em Vila Velha, Cariacica e Serra, entre outras obras.

A120922-2

Especialistas dizem o que vai melhorar

MARCELO ANDRADE/AT

Embarcar em um metrô de superfície seria uma das soluções para desafogar o trânsito e evitar estresse nos congestionamentos, mas, na avaliação de engenheiros e arquitetos, junto com esse projeto, é preciso criar restrições para que os carros sejam substituídos pelo novo sistema de transporte.

O arquiteto urbanista e professor da Universidade Federal do Espírito Santo (Ufes) André Abe defende políticas para forçar os motoristas a optarem pelo metrô.

“Cidades como Londres cobram caro para andar de carro. Aqui é fácil e cômodo andar de automóvel. Pista única, acessos com grandes voltas e espaços reservados para pedestres e ciclistas podem ser algumas restrições a serem implantadas”, sugeriu.

Ele disse ainda que o projeto deve ser colocado inicialmente em prática na Grande Vitória, mas destacou que é preciso planejar o Espírito Santo como um todo.

Assim como na Europa, Abe disse que os usuários poderiam desembarcar nas estações e ter a opção de seguir em trens.

Já o arquiteto Tarcísio Bahia de Andrade garante que esse é o momento de a cidade enfrentar esse desafio, já que a tendência é de que a frota dobre em 10 anos.

“Algumas maneiras de tentar evitar um colapso é o rodízio e isso se mostrou inviável. Tem o pedágio urbano, mas tem gente que acha que não é popular. Então, só um transporte de massa é capaz de estimular alguém a não sair de carro, o que acho que vai acontecer”, disse Tarcísio.

Falando sobre as vantagens do metrô, o engenheiro civil e presidente do Crea/ES, Luis Fiorotti, destacou que é um veículo de transporte de massa não poluente e compatível com os usuários, desde o conforto até a cobrança de tarifas “justas”.

“O metrô parece mesmo ter sido projetado especialmente para nós. Vitória possui características peculiares e tem sérios problemas de mobilidade urbana, de demanda reprimida, de poluição ambiental, da baixa qualidade e do preço alto do transporte coletivo hoje existente”, disse Fiorotti.

Para ele, além da mobilidade, esse projeto contribui para geração de emprego e alavanca a economia do Estado. Ele defende o envolvimento dos municípios, assim como a parceria dos governos federal e estadual, bem como da iniciativa privada.

Se depender dos prefeitos de Vila Velha, Serra e Cariacica, essa parceria vai acontecer, já que todos querem conhecer o projeto.



Luis Fiorotti mostra modelo de metrô: veículo confortável, não-poluente e com tarifas “justas”

O QUE DIZEM OS PREFEITOS



VILA VELHA

Quem quer conhecer o projeto do metrô de superfície é o prefeito Max Filho (PDT). Entretanto, acredita que seja uma obra de “longo alcance”.

Para ele, o transporte público precisa de melhorias emergenciais, já que os ônibus do Sistema Transcol andam muito lotados e as viagens são demoradas.

Max Filho disse ainda que não é possível executar esse tipo de projeto sem a participação dos governos estadual e federal.



SERRA

O prefeito Audifax Barcelos (PDT) disse que o projeto é “interessante”, mas destacou a execução que, segundo ele, é de longo prazo (mais de seis anos).

Afirmou que após conhecer o projeto vai ouvir as pessoas do município para ver o que pensam. “Temos outras demandas importantes, mas o governo do Estado, a bancada federal e os prefeitos podem contar comigo como parceiros, afinal, é mais um investimento de grande porte”.



CARIACICA

O prefeito Helder Salomão (PT) vê com “bons olhos” o metrô de superfície, mas destacou que é preciso primeiro conhecer o projeto para dar sua opinião oficial.

Ele disse, no entanto, por meio de sua assessoria de imprensa, que acredita que é um meio viável e importante para facilitar o trânsito na Grande Vitória.

Ele se colocou à disposição para discutir o assunto com os municípios e governo do Estado.

Verba da União é reservada

A bancada federal capixaba reservou R\$ 36 milhões no Orçamento da União de 2008 para a execução do metrô de superfície. O Veículo Leve sobre Trilho (VLT) está orçado em R\$ 920 milhões para a região metropolitana.

A informação é do coordenador da bancada federal, deputado Neucimar Fraga, que afirmou que os parlamentares percebem a necessidade de implantar o VLT e se colocaram como parceiros nessa causa.

Neucimar citou que a proposta do metrô já foi aprovada também no Plano Plurianual de Aplicações (PPA), que define as prioridades do governo por um período de quatro anos.

“Além de estar incluindo no PPA, nos próximos quatro anos, garantimos a presença dessa obra no Orçamento da União de R\$ 36 milhões para 2008. Em 2009 e 2010 teremos um montante igual ou um pouco menor para dar sequência ao projeto, dependendo do

andamento do projeto”, disse Neucimar.

Ele lembrou que o prefeito João Coser tem o governo federal como parceiro. “Sem dúvida, é uma obra extremamente importante para a região metropolitana e ousada, mas de grande relevância para a mobilidade urbana”, disse o deputado.

CETURB

A diretora-presidente da Companhia de Transporte Urbano da Grande Vitória (Ceturb-GV), Denise de Moura Cadete Gazzinelli Cruz, disse por meio da assessoria de imprensa, que é de fundamental importância a busca por soluções para melhorar as condições de mobilidade urbana nas cidades.

“É necessário fortalecer o transporte coletivo, responsável pelo deslocamento de 80% dos passageiros nas vias, tornando-o mais viável estimulando as pessoas a deixarem seus automóveis em casa”, declarou.

Tempo de viagem reduzido

A implantação do metrô de superfície vai reduzir o tempo de viagem para os usuários do sistema e também para os motoristas de automóveis, considerando que o tráfego será menor com a retirada de 360 ônibus de circulação.

No primeiro momento, o engenheiro Antônio Luiz Mourão Santana estimou uma queda de 13% no tempo gasto pelos passageiros, ou seja, uma viagem de uma hora feita hoje de ônibus poderá ser realizada em pouco mais de 50 minutos, no metrô.

A medida que o sistema passar a ser adotado por mais usuários, a redução no tempo será ainda maior, podendo chegar a 19% em 2025, mesmo que não sejam realizadas outras intervenções viárias e de infraestrutura.

Para os motoristas de carros, vans e também dos ônibus que vão fazer rotas fora do eixo do

metrô, a expectativa de Antônio Santana é uma redução de 6% das horas passadas no trânsito logo na implantação.

O secretário de Mobilidade Urbana, Taurio Tessarolo, frisou que esse benefício vai ser per-

cebido pelos moradores de toda a região metropolitana.

Motoristas e passageiros que seguem de Cariacica e Vila Velha pela Segunda Ponte, por exemplo, chegarão a Vitória pelo portal Sul de maneira muito mais tranquila, sem enfrentar os longos congestionamentos.

Isso porque, com o metrô, o centro de Vitória terá um fluxo de ônibus extremamente reduzido, passando de 350 hora/sentido para 90. Outras vias importantes, tais como Reta da Penha e Fernando Ferrari, também vão ter maior fluidez.

“Além disso, há dois elementos fundamentais: os horários do metrô serão precisos, pois ele tem preferência no tráfego; e não haverá aumento da tarifa, que é um compromisso do município e acredito que seja o mesmo do governo do Estado”, destacou Taurio Tessarolo.



Taurio: 360 ônibus a menos