



Ferrovia e Sociedade

Vitor Pires Vencovsky

Veículos leves sobre trilhos

Os bondes, na segunda metade do século XIX, desempenharam importante papel no transporte urbano de passageiros nas principais cidades do mundo. Eram eficientes, rápidos, confortáveis e ambientalmente sustentáveis. Da mesma forma, as principais cidades do Brasil possuíam extensas e complexas redes de bondes, interligando pontos importantes e bairros.

Na primeira metade do século XX, as prioridades das cidades se modificaram e, gradativamente, os sistemas de transportes públicos de passageiros sobre trilhos começaram a ser substituídos por outros que utilizavam pneus. Os serviços dos bondes foram praticamente encerrados no país na década de 1960. Em Piracicaba, os bondes foram utilizados por aproximadamente 50 anos. A partir do centro da cidade, atendiam a Estação da Paulista, **Esalq** e bairro Vila Rezende. Também encerraram as atividades na década de 1960.

A história deste importante sistema de transporte urbano foi praticamente apagada pelo tem-

po. Os trilhos foram vendidos por peso ou enterrados pelo asfalto e o material rodante virou sucata. Poucos carros que serviram aos serviços de bondes no país sobreviveram. Há, no entanto, dois sistemas importantes que ainda remetem às lembranças do passado. O Bonde de Santa Teresa, no Rio de Janeiro, é o único que transporta regularmente passageiros utilizando aqueles carros tradicionais com laterais abertas e estribos. Em 2017, transportou, aproximadamente, 250 mil passageiros. Ainda está em reformas, após grave acidente verificado em 2011. O sistema de bondes na cidade de Santos também é muito conhecido, sendo utilizado, no entanto, para fins turísticos.

A tentativa de reativar estes sistemas de trens urbanos é recente no país. Atualmente, são conhecidos como Veículo Leve sobre Trilhos, ou simplesmente, VLT. O mais conhecido de todos é o VLT Carioca, que, em 2017, transportou 11,5 milhões de pessoas. Contando com 12,4 km de extensão, seus trilhos interligam vários pontos da região central do Rio de

O sistema de bondes na cidade de Santos também é muito conhecido, sendo utilizado, no entanto, para fins turísticos

Janeiro, compartilhando os mesmos espaços com pedestres e demais veículos automotores. Está interligado com outras opções de transporte público de passageiros, como as barcas, na Praça XV, rodoviária, Aeroporto Santos Dumont, metrô e trem. Os trens são movidos a eletricidade, com sistema de alimentação pelo solo.

Há três outros sistemas VLT em funcionamento no país. O VLT Cariri, contando com 13,6 km de extensão, transportou em 2017 aproximadamente 350 mil passageiros. Opera em sistema segregado, sem competir com outros veículos em grande parte do trajeto. Utiliza a malha de uma ferrovia já existente, interligando os municípios de Crato e Juazeiro do Norte, no Ceará. Os trens são movidos à diesel.

O VLT Baixada Santista é o

sistema que mais transporta passageiros no país, totalizando 5,8 milhões em 2017. Com 11,5 km de extensão, interliga São Vicente e Santos através de um sistema segregado, com interferências apenas em algumas passagens em nível. As composições são movidas a energia elétrica e o traçado foi construído num trecho desativado da antiga Fepasa. O VLT Sobral transportou 360 mil passageiros em 2017, utilizando 13,6 km de linhas na cidade de Sobral, Ceará. Também opera em grande parte do trecho de forma segregado. A frota é movida a diesel e utiliza trecho de uma antiga ferrovia.

A ampliação dos sistemas VLT no país ainda é uma incógnita. Os projetos e obras caminham lentamente, apesar dos grandes problemas de mobilidade existentes nas médias e grandes cidades brasileiras.

Vitor Pires Vencovsky, engenheiro, membro da Academia Piracicabana de Letras (APL) www.ferroviaesociedade.com.br

