



FOTO: HAMILTON SERRA

Santa Teresa

bondes novos *em embalagem antiga*

Até o final do ano, Santa Teresa poderá contar com 14 bondinhos totalmente reconstruídos, segundo os padrões estéticos do século 19 e com a parte de tração inteiramente trocada pelo que há de mais moderno em tecnologia de VLT (veículo leve sobre trilhos, nome “científico” do nosso popular bonde), coisa do século 21.

Atualmente há apenas quatro bondinhos operando (dois na maior parte do tempo), mas outros quatro já estão na empresa TTrans, em Três Rios. Dois foram completamente restaurados e até o final deste mês deverão ser motorizados e enviados ao simulador do IPT (Instituto de Pesquisas Tecnológicas), em São Paulo. Lá, o bondinho será submetido a duros testes de vibração, carga das vias e outros problemas. O ciclo de testes durará 90 dias. Quando o bondinho for homologado, os demais serão reconstruídos.

Para o presidente da TTrans, Massimo Giavina Bianchi, a aparência antiga foi mantida por motivos turísticos e exigência do Patrimônio Estadual (os bondinhos são tombados). Mas a mecânica é o que há de mais moderno em tração elétrica. Os bondinhos terão motores assíncronos, cursor estático, amortecedores e truques modernos, com freios a disco, freios de emergência (patim magnético) que baixam um eletroímã nos trilhos e detêm o bonde, além de um terceiro, dispositivo, o freio motor dinâmico.

Para os moradores, isso significará sensivelmente

menos ruído e vibrações, graças a uma suspensão moderna, o que ajudará a proteger os prédios e casas das ruas por onde passará o bondinho. Praticamente todo o equipamento é nacional. A TTrans fez o projeto, encomendou a maior parte das peças, começando pelo motor, no mercado brasileiro, desenhou e montou o sistema, o que a torna pioneira no setor de VLTs no Brasil. “Hoje temos condições de fazer VLTs tão sofisticados como os que se fazem na Europa”, garante Giavina.

O trabalho é totalmente artesanal. O primeiro bondinho foi cuidadosamente desmontado e foram feitos gabaritos para cada peça, por mínima que fosse, para permitir uma reprodução 100% fiel de qualquer detalhe e atender às exigências do patrimônio. Para uma segunda fase da recuperação está prevista a construção de novos bondes, podendo chegar a 20 e, posteriormente, a 34, com a reativação da linha até o Silvestre e sua integração com o trem do Corcovado.

O projeto é parte de um financiamento do Banco Mundial para a revitalização dos transportes sobre trilhos no Rio, que compreende também os trens da Supervia. O Banco Mundial entrou com 90% dos recursos e o governo do Estado do Rio, é responsável por 10%, originários dos *royalties* do petróleo. Depois da certificação do bondinho, a TTrans poderá entregar de um a dois novos veículos por mês. O preço para recuperar cada bondinho chega a R\$ 1 milhão.



Segurança em trilhos renovados

Trilhos desnivelados, contratrilhos desgastados, dormentes podres, falta de fixação dos trilhos aos dormentes, agulhas dos desvios em péssimas condições. A descrição reflete um nível de insegurança preocupante, encontrada nos 17 km de trilhos do bondinho de Santa Teresa. Os defeitos estão sendo reparados meticulosamente pela empresa Ferreira Guedes, que está comemorando 70 anos este ano.

Para que os bondinhos novos possam rodar em segurança serão necessários trilhos totalmente recuperados. Até agora já foram substituídos quatro quilômetros de trilhos, 2.533 dormentes, 9 km de contratrilho, foram feitas 569 soldaduras e trocados 18 desvios. Ainda falta trocar 425 m de trilhos, 1.667 dormentes, 7,7 km de contratrilhos, soldar 432 segmentos e trocar 13 desvios. As obras deverão estar concluídas em seis meses após a liberação do empenho para 2007.

O total de linhas recuperadas até o final de janeiro estava distribuído assim: Trecho Carioca – Portinha – 82% executado; Portinha – Curvelo – 89%; Curvelo – Guima-



FOTO: T-TRANS

Um dos 14 bondinhos, completamente reconstruído na T-trans.

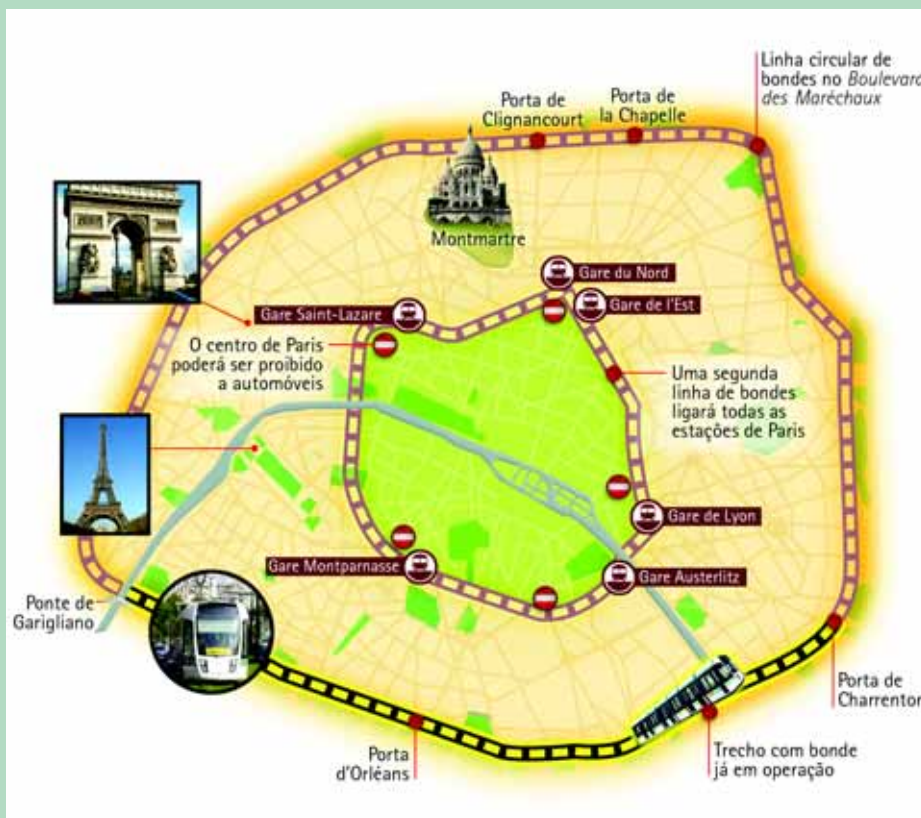
rães – 51%; Guimarães – Dois Irmãos – 62% e Guimarães – Largo das Neves – 25%. A volta dos bondes ao Silvestre só será feita quando for assinado um novo contrato. Com os 14 bondes recuperados, o serviço irá até o Largo do França, ao das Neves e ao Dois Irmãos. A extensão até o Silvestre exigirá a construção de novos bondinhos.

O custo total das obras de recuperação da via será de R\$ 9 milhões, obra difícil por ser uma linha em área densamente urbanizada, com redes de água, luz, gás, esgoto, mal mapeadas, em uma região cheia de casas históricas, com

O Bonde volta a Paris e às grandes cidades

O último bonde parisiense deixou de circular em 1937, mas desde meados de dezembro a cidade voltou a contar com um bonde moderno que circula numa linha de 7,9 km de extensão, no chamado *Boulevard des Maréchaux*, paralelo ao Pequeno Cinturão, um anel ferroviário que circundava Paris, hoje desativado. A obra da nova linha deverá estender-se, até 2010, a todas as portas de Paris.

Quando pronta, Paris terá um anel ferroviário servido por bondes ultramodernos da Alstom. São carros cada vez mais



calçadas estreitas, carros estacionados sobre elas e a falta de ruas que permitam desviar o trânsito e evitar as obras.

E no Rio?

O bonde desapareceu quase completamente na maioria das grandes cidades (exceto em alguns países europeus como a Alemanha, Suíça e Itália), mas está retornando com força às regiões metropolitanas. No Rio, o bonde desapareceu na década de 1960, pondo fim a um serviço que tinha 430 km de trilho, ligando praticamente toda a cidade. Restou uma única linha de bonde, a de Santa Teresa, que circula desde 13 de março de 1877, quando foi inaugurado o serviço, ainda com tração animal e que seria eletrificado em 1896.

Já se falou muito em implantar VLS no centro do Rio e um plano detalhado, com seis linhas circulares em 47 km, chegou a ser apresentado pela Prefeitura, na gestão de Luiz Paulo Conde e foi abandonado porque o então presidente do BNDES não se entusiasmou com a idéia.

A volta do bonde está sendo novamente examinada por um grupo de trabalho do BNDES, Ministério das Cidades, Caixa Econômica, Companhia Docas, Prefeitu-

ra e Governo de Estado – dentro do projeto para revitalizar toda a área portuária.

Para chegar ao Centro do Rio, temos o trem, o metrô, as barcas, o aeroporto Santos Dumont, a rodoviária, o Terminal Rodoviário Américo Fontenelle (ônibus intermunicipais), além de todos os demais ônibus que circulam pela área e o bonde de Santa Teresa. O futuro VLT deverá estar conectado a todos esses meios de transporte.

Segundo Ana Cristina Maia, Chefe do Departamento de Desenvolvimento Urbano e Regional do BNDES, o grupo de trabalho, formado em junho do ano passado, interrompeu suas atividades em dezembro, na transição de governo, mas voltou a reunir-se a partir de meados de janeiro.

“Ao longo de 2007, queremos contratar um novo estudo, já mais detalhado. O foco inicial é para a área mais degradada da Zona Portuária. Lá não há gente porque não há transporte e vice-versa. A idéia é ter habitações de classe média baixa, universidade, área de cultura... A região tem uma grande vantagem, a de ser muito perto do Centro.”

Ana Cristina calcula que o número de ônibus deverá ser reduzido a um terço do atual, acabando com os “trens de ônibus” dos grandes corredores da cidade. O serviço será explorado por concessão, como nos ônibus, e a empresa vencedora da licitação vai ganhar o direito de explorar o VLT. ■■■

Bonde da Alstom no *Boulevard des Maréchaux*

comuns em cidades européias, da Ásia e da Austrália, bondes que o Brasil nunca viu. Silenciosos e confortáveis, circulam praticamente a nível do chão, sendo facilmente acessíveis, mesmo para idosos com dificuldade de locomoção.

Com 8 km de comprimento, a nova linha liga a Ponte do Garigliano, na zona sudoeste, à Porta de Charenton, no leste da cidade. Depois, irá até a Porta de Bagnolet, percorrendo um total de 13 km. Modernos e rápidos, seus vagões, de 43 m de comprimento e cerca de 300 lugares, possibilitarão o transporte de cerca de 10.000 passageiros por hora, com a frequência de um bonde a cada dois minutos: uma capacidade de transporte quatro vezes maior que a dos ônibus que circulam no Pequeno Cinturão.

O projeto de volta dos bondes a Paris prevê dois anéis, o parcialmente inaugurado, maior e ligando todas as portas de Paris e outro, menor, interligando as seis estações ferroviárias da Cidade Luz: Est, Nord, St. Lazare, Montparnasse, Austerlitz e Lyon. Essa segunda linha delimitará o coração da cidade e a circulação de veículos na área será fortemente dificultada.

