

Apresentações sobre VLT e tendências da mobilidade marcam o último dia da 26ª Semana de Tecnologia Metroferroviária

Sessão em homenagem ao aniversário de 30 anos da AEAMESP e palestra do Secretário de Transportes Metropolitanos de São Paulo, Paulo Galli, também fizeram parte da agenda do dia 04 de setembro



O último dia da 26ª Semana de Tecnologia Metroferroviária, evento online promovido pela Associação dos Engenheiros e Arquitetos de Metrô (AEAMESP), começou com boas notícias. Durante a abertura da sessão “O VLT Hoje no Brasil: Resultados, Desafios e Perspectivas”, o Diretor da entidade, Ayrton Camargo e Silva, contou que a edição de 2020 da STMF bateu recorde de inscritos. “Em nossa primeira edição online, somamos mais de 3 mil inscrições, marco que certamente só foi possível graças ao formato digital”, celebrou.

Na sequência, ele destacou o importante papel que a AEAMESP tem desempenhado na defesa do transporte sobre trilhos e na resolução dos problemas de mobilidade. Dentre as opções defendidas pela associação nos últimos anos está o Veículo Leve Sobre Trilhos (VLT), tema central da primeira sessão da manhã. “O potencial do VLT vai muito além de prover viagens urbanas de qualidade. Trata-se de uma opção para criar cidades mais saudáveis e economicamente competitivas”, disse ele.

Em complemento, o Diretor da entidade explicou que existem no mundo, atualmente, 402 sistemas de VLT, sendo que mais da metade deste total está concentrada na Europa. “Na América Latina existem apenas 7 sistemas, contando com os dois que temos no Brasil. Ou seja: há um grande desafio pela frente e um mercado de mobilidade espetacular para trabalharmos no país”.

Quem falou um pouco mais sobre os desafios que ainda dificultam a adoção do VLT em mais cidades brasileiras foi o Secretário Geral para o Brasil da Associação Latino-Americana de Ferrovias (ALAF), Jean Pejo.

“Existem três fatores principais que impedem essa viabilização: conhecimento, políticas públicas e apreço pela sociedade. O VLT é um sistema que garante mais qualidade de vida para os cidadãos, abrindo espaço para que arquitetos e urbanistas trabalhem em melhorias. Além disso, ele não polui, não apenas no sentido ambiental, mas também no sonoro e visual. É preciso orientar prefeitos e governadores para que eles entendam o que o VLT de fato é: não um centro de custo, mas um centro de desenvolvimento e riqueza para as cidades”, defendeu.

Para exemplificar o potencial deste meio de transporte, a Sessão ainda trouxe representantes do VLT Carioca, no Rio de Janeiro, e do VLT da Baixada Santista, em São Paulo, para contarem as suas experiências. Operando desde 2016, o VLT Carioca já atendeu mais de 65 milhões de usuários e, em fevereiro deste ano, bateu o recorde de 121 mil passageiros transportados por dia. O Diretor de Engenharia e Operação do sistema, Paulo Ferreira, explicou que o meio de transporte foi projetado para conectar os modais que abastecem o centro do Rio de Janeiro (RJ), integrar os bairros da região portuária à área central e, também, revitalizar a região portuária.

Entre os diferenciais tecnológicos do VLT Carioca, ele destacou o modelo de pagamento sem catraca, com validação feita pelo próprio passageiro no interior dos veículos, por intermédio de um cartão. “Construímos uma relação de confiança com o usuário. Hoje, nossa taxa de evasão é em torno de 11%, porcentagem inferior à encontrada em países Europeus. Mostramos que quando as pessoas percebem a qualidade de um serviço, elas fazem questão de pagar por ele”, disse. Tal qualidade se comprova pela pesquisa mais recente do DataFolha, que apontou que o VLT Carioca conta com 92% de aprovação da população.

O Assessor Técnico de Gestão Contratual da Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos de São Paulo (EMTU/SP), João Paulo Rodrigues, deu continuidade ao painel apresentando o case do VLT da Baixada Santista. O primeiro trecho do sistema, que conta com 11,1km de extensão, foi totalmente entregue à população em janeiro de 2017, ligando o Terminal Barreiros, em São Vicente (SP), à Estação Porto, em Santos (SP). “Quando VLT da Baixada Santista nasceu, ele foi integrado a 42 linhas metropolitanas”, contou.

Entre os benefícios que já foram percebidos a partir da adoção do sistema, Rodrigues destacou o baixo nível de poluição e de gases do efeito estufa, alinhado a alta eficiência energética; o menor custo total ao longo da vida útil; e a promoção da reurbanização das cidades. “Além disso, o VLT transporta mais pessoas e é mais barato quando medimos o custo por km/passageiro”, pontuou.

Para finalizar a conversa sobre o tema, o líder do movimento Pró-VLT de Cuiabá (MT), Vicente Vuolo, trouxe um panorama sobre o VLT cuiabano, que está com as obras paradas há cinco anos. Se tivesse sido concluído, o sistema teria 22,2 km de extensão dividido em duas linhas: a primeira linha seria

implantada ligando o Centro Político Administrativo (CPA), em Cuiabá, ao Aeroporto Internacional, em Várzea Grande. Já a segunda linha ligaria a Região do Coxipó ao Centro Sul. “Já existe uma consciência da população de que essa obra deve ser concluída. É uma decisão que depende, agora, somente do governador. A luta continua! Tenho certeza de que essa será uma vitória da sociedade”, finalizou.

Convidados internacionais discutem as tendências da mobilidade

Organizada pela AEAMESP, em parceria com a Via Brasil e a Revista Sobretrilhos, a sessão internacional “As tendências da mobilidade no pós-pandemia” trouxe uma visão sobre o transporte de passageiros a partir da experiência de diferentes países.

Elise Racicot, Cônsul e Diretora do Programa Comercial do Canadá Brasil, iniciou o bate-papo lembrando que, sempre que surgem problemas complexos, como os trazidos pela pandemia da Covid-19, somos estimulados a encontrar novas formas de se adequar. “Espero que, a partir desta conversa, já comecemos a refletir mais sobre isso”, pontuou.

Para fomentar o debate, o Adido do Consulado do Canadá e Comissário de Comércio/Infraestrutura, Márcio Francesquine, destacou que o planejamento urbano digital e a construção de cidades inteligentes passam a ser cada vez mais vitais. “Entre as tendências trazidas pela pandemia, estão a adoção acelerada de novas tecnologias a fim de reduzir ou evitar aglomerações desnecessárias, a multiplicação de aplicativos de rastreamento de contatos, as iniciativas permanentes de apoio a pequenas empresas e as novas maneiras de usar o espaço público”, enumerou. Sistemas de rastreamento e de leitura de placas veiculares, mapas de calor e drones pulverizadores de desinfetante estão entre as inovações citadas como fortes aliadas deste período.

Octavio Jiménez, Associado do Grupo IBI, que é considerado um dos maiores grupos de engenharia do Canadá, incorporou o debate ao apresentar ações que foram adotadas nos últimos meses para apoiar o transporte e a mobilidade. A redução da capacidade dos veículos, para assegurar o distanciamento social, a instalação de barreiras protetoras de acrílico para proteger os operadores, a operação em horário diferenciado e a eliminação do pagamento de tarifas com contato físico foram algumas das medidas apontadas por Jiménez.

O especialista também trouxe uma reflexão importante sobre o quanto a crise da Covid-19 tem mudado o comportamento dos usuários e operadores e que, por isso, será fundamental repensar a mobilidade das cidades. “Implantar normas de segurança, higiene e saúde, para enfrentar o medo e recuperar a confiança do público, é uma das chaves”, apontou.

Em seguida, o Chefe da América Latina da empresa americana HyperloopTT, Ricardo Penzin, apresentou um novo sistema de transporte capaz de viajar a velocidades altíssimas e que desafia os modelos convencionais. O Hyperloop, como é chamado, é composto por tubos despressurizados pelos quais viajam vagões através de levitação magnética, atingindo velocidades de até 1.200 km/h. “Somos uma das maiores evoluções da mobilidade nos últimos 100 anos. Queremos trazer um novo modal para o mundo, que é seguro, focado no ser humano e totalmente sustentável”, disse.

Ao final das apresentações, o Consultor Independente de Transportes na área de Tecnologia, Peter Alouche, trouxe *insights* sobre o futuro da mobilidade brasileira. “A pandemia nos deu uma vantagem: ela abriu os nossos olhos para os grandes erros que cometemos até agora e que não podemos repetir. Por exemplo: ainda vejo muito apoio ao BRT, que é um meio de transporte público altamente poluente. Por que não adotarmos mais sistemas que não poluem, como o Metrô e o VLT?”, questionou. Para encerrar, ele defendeu que os projetos em prol da mobilidade precisam sair do papel e serem cada vez mais inteligentes.

A Sessão Internacional foi coordenada pela jornalista Ana Lúcia Lopes, que é diretora da Via Brasil e da revista Sobretrilhos.

Gestões anteriores e a atual da AEAMESP se unem para celebrar os 30 anos da entidade

Além de promover, com sucesso, um evento totalmente online pela primeira vez, a AEAMESP teve mais um motivo para comemorar durante a 26ª STMF: o aniversário de 30 anos da associação. Para celebrar este momento, a atual presidente da entidade, Silvia Cristina Silva, se juntou a cinco presidentes de gestões anteriores para lembrar alguns acontecimentos importantes das últimas décadas: Luiz Felipe Pacheco Araújo, Emiliano Afonso, Manoel da Silva Ferreira Filho, José Geraldo Baião e Pedro Machado.

Durante a sua fala, Luiz Felipe Pacheco Araújo destacou que, desde o começo, acreditava que a AEAMESP tinha potencial para crescer e lembrou do trabalho realizado por José Ricardo Fazzole Ferreira, primeiro presidente da associação, que não pôde estar presente. “Todos que já passaram pela AEAMESP dedicaram um pedacinho da sua vida para construir essa história. Por isso, estou muito feliz de estar aqui, nesta sessão comemorativa”, disse.

O próximo a prestar suas homenagens foi Emiliano Afonso, que assumiu três gestões: “Eu recordo de como a associação cresceu ao longo dos anos. Na minha primeira gestão, trabalhamos fortemente para que o setor metroferroviário voltasse a crescer e, até hoje, brigamos por uma boa mobilidade e pelo desenvolvimento do país, apoiado no transporte sobre trilhos”.

Manoel da Silva Ferreira Filho, por sua vez, mencionou que teve o privilégio de coordenar a primeira Semana de Tecnologia Metroferroviária, em 1994, no Instituto de Engenharia. “Foi um início virtuoso, que vemos consolidado hoje

na 26ª edição do evento”, comemorou. Na sequência, José Geraldo Baião pontuou que, desde o primeiro dia de existência, a AEAMESP praticou o “Kaizen”, palavra de origem japonesa que significa “melhoria contínua”.

Já Pedro Machado, aproveitou o momento para ressaltar que, ao final da sua gestão, que se encerrou em 2019, 25% do quadro associativo da entidade era formado por profissionais que não pertenciam ao Metrô-SP. “Essa diversificação é fruto de uma ação que começou lá atrás e que vem nos tornando cada vez mais representativos e possibilitado uma interação grande com todos”, concluiu.

Ao longo dos discursos, todos os participantes lembraram, carinhosamente, do ex-presidente Laerte Conceição Mathias de Oliveira (In Memoriam), que foi o grande idealizador da Semana de Tecnologia Metroferroviária. Quem encerrou a Sessão foi a atual presidente da AEAMESP. Emocionada, ela pontuou que a força faz parte do DNA da associação e que prova disso é o sucesso da realização online da 26ª STMF. “Me sinto honrada por participar desta história e lembrar de tudo o que já fizemos. Nós seguimos porque os trilhos nos acompanham e nós acompanhamos os trilhos”, finalizou.

Paulo Galli traz a perspectiva do Estado sobre o tema “Trilhos para novos tempos”

A última palestra da semana foi conduzida pelo Secretário de Transportes Metropolitanos de São Paulo, Paulo Galli, que aproveitou o momento para recapitular os desafios que o país enfrenta em decorrência da pandemia. “Nenhum sistema foi mais afetado do que o transporte público, que ainda passa por uma redução forte da demanda e por sérios impactos financeiros. A nova previsão é de que fecharemos o ano com 65% a 75% da demanda retomada e, em 2021, caminharemos para a normalização, especialmente após a vinda da vacina”, pontuou. Ainda sobre a crise, o Secretário fez um agradecimento público aos prestadores de serviços do segmento. “Preciso parabenizar o trabalho feito pelo Metrô-SP, pela CPTM e pela EMTU, na busca e na adoção de medidas que garantissem a segurança dos passageiros, para que passemos por essa fase”, complementou.

Ressaltando que o transporte coletivo de massa passa, necessariamente, pelo desenvolvimento dos trilhos, Galli apresentou alguns dos projetos que estão sendo desenvolvidos a fim de ampliar o atendimento do transporte metroferroviário em São Paulo. “Nesta segunda-feira (31), entregamos a estação Francisco Morato, da Linha 7-Rubi, da CPTM”, celebrou. Com 6 mil m² de área construída, três plataformas e totalmente acessível, a estação começou a atender os passageiros já no dia 01 de setembro.

A extensão da Linha 9-Esmeralda e a construção da Estação João Dias, que será viabilizada com investimentos da iniciativa privada, também foram citadas por ele, assim como os investimentos que serão feitos na Linha 13-Jade, com

recursos do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES). “Trata-se de um conjunto de contratos que permitirá o melhor aproveitamento da rede existente, para que possamos resolver o estrangulamento que temos na área central da cidade”, disse.

Com relação ao Metrô-SP, Galli apontou a extensão da Linha 4-Amarela e a retomada das obras da Linha 15-Prata. “O período de paralisação da Linha 15 foi desgastante para o Governo como um todo, mas as equipes de manutenção e de projeto do Metrô-SP foram incansáveis na busca de soluções para este problema e para que pudéssemos retomar o empreendimento”, parabenizou.

Ao final de sua fala, o Secretário pontuou que todas as obras trarão um impacto positivo na geração de emprego e na economia de São Paulo. “Sem falar no que agregaremos de valor aos cidadãos por meio da prestação de um serviço de qualidade. O transporte público é uma prioridade do Governo do Estado”, concluiu.

Após a apresentação de Galli, foi conduzida a cerimônia de encerramento da 26ª Semana de Tecnologia Metroferroviária. Na ocasião, o vice-presidente de atividades técnicas da AEAMESP, Alexandre de Freitas Pinto, trouxe alguns números sobre esta edição. “Rompemos a barreira da transformação digital. Ao longo desta semana, promovemos 19 painéis e sessões técnicas, nove workshops e contamos também com sete estandes virtuais. Além disso, tivemos um recorde de inscrição de trabalhos técnicos, o que ilustra o alto interesse de participação do setor”, disse. O vice-presidente aproveitou o momento para anunciar a data da 27ª STMF, que está marcada para acontecer de 14 a 17 de setembro de 2021, no Hotel Matsubara São Paulo. “Voltaremos para o modelo presencial, mas também pretendemos contar com o formato digital para ampliar o alcance da programação àqueles que não poderão estar fisicamente presentes”, noticiou.

A cerimônia de encerramento contou com a participação de lideranças das entidades parceiras do evento, como Vicente Abate (ABIFER), Sebastian Court Benvenuto (ALAMYS), Miriana Pereira Marques (Instituto de Engenharia), Ailton Brasiliense (ANPT), Alexandra Leonello (Metrus), Jurandir Fernando Ribeiro Fernandes (UITP), Silvani Alves Pereira (Metrô-SP) e José Antônio Fernandes Martins (SIMEFRE). Os convidados recordaram alguns momentos marcantes do evento e parabenizaram à AEAMESP pela realização da primeira edição totalmente gratuita e online da STMF.

A presidente da entidade organizadora, Silvia Cristina Silva, encerrou os trabalhos destacando que o sucesso desta edição é fruto de três fatores principais. “Da decisão de, efetivamente, realizarmos a 26ª Semana de Tecnologia Metroferroviária, mesmo que de uma forma diferente; do apoio de amigos e parceiros, para que pudéssemos compor a agenda técnica do evento e levantar os recursos necessários para a sua realização; e da coragem de enfrentarmos os desafios de um ambiente volátil, incerto, complexo e ambíguo”, concluiu.

A 26ª Semana de Tecnologia Metroferroviária contou com o patrocínio das empresas BYD, Genetec, Liebherr, Bombardier, Duarte Garcia, Grupo Brastan, Rumo, Alstom, Backroom, Metrô Consulting, Siemens e Voestalpine. Todo o conteúdo do evento, incluindo as gravações dos painéis e sessão técnicas, será disponibilizado no site <https://www.semanadetecnologia.com.br/>.

Sobre a AEAMESP

A Associação dos Engenheiros e Arquitetos de Metrô (AEAMESP), fundada em 14 de setembro de 1990, é uma entidade de fins não econômicos que agrega engenheiros, arquitetos, geólogos, devidamente registrados nos Conselhos Regionais de Engenharia e Agronomia (CREAs) e nos Conselhos de Arquitetura e Urbanismo (CAUs), bem como outros profissionais de nível superior.

A AEAMESP realiza anualmente, em São Paulo, a Semana de Tecnologia Metroferroviária, desenvolve ações de natureza técnica, tecnológica e com entes federativos no âmbito municipal, estadual e federal, visando o fortalecimento do setor e promove atividades esportivas, recreativas e sociais.

Informações para a imprensa:

ADRIANA ROMA

adriana@haproposito.com.br

skype: adriana-roma

+55 (19) 9 9816-6272

LETICIA MILARÉ

leticia@haproposito.com.br

skype: leticiamilare

+55 (19) 9 9258-8931