

MESO ESCALA | PORTO ALEGRE



Porto Alegre foi destacada neste projeto como um dos principais "nós" da ferrovia gaúcha. A capital do estado recebe diariamente centenas de visitantes, estudantes e trabalhadores de todas as partes do país e do mundo. É porta de entrada de milhões de turistas que chegam na cidade com o intuito de explorar as diversas regiões do estado. A Região Metropolitana de Porto Alegre - RMPA, é a principal aglomeração urbana institucionalizada do estado, sendo um polo de referência de desenvolvimento econômico, industrial, educacional, de saúde e, sobretudo, de oportunidades.

DIRETRIZES | ESTRATÉGIAS

Descentralizar as operações logística da cidade: Reativação do Ramal do Porto de Porto Alegre, a partir do pátio ferroviário Diretor Pestana e aumento dos investimentos para o modal ferroviário, fazendo as devidas manutenções.
Diminuir o tempo de deslocamento de passageiros e de carga: Integração dos modais através da fácil conexão entre ônibus/avião/ferrovia dentro da cidade e criação de uma linha de Trem de Alta Velocidade.
Promover o turismo regional: prolongamento da Linha Férrea Porto Alegre - Novo Hamburgo até Canela e implantação de uma linha de alta velocidade que ligue a capital ao litoral gaúcho e catarinense.

TREM DE CARGA

Atualmente Porto Alegre possui em atividade a linha de transporte de carga que chega até o Pátio Ferroviário Diretor Pestana, indicado em amarelo no mapa acima. Essa linha, antigamente, se estendia até o Porto de Porto Alegre através de um Ramal, indicado na cor azul no mapa. Todavia, hoje encontra-se desativado e dentre os motivos está o fato existir um bloqueio dessa linha ocasionado por uma comporta, integrada ao Sistema de Proteção Contra Cheias do município de Porto Alegre. A proposta pretende reativar esse ramal de modo a proporcionar a conexão direta de outras regiões do estado com o Porto de Porto Alegre. Em relação às enchentes, a ideia é criar estruturas móveis que sejam acionadas somente quando há ameaça de enchentes maiores. Além disso, estudos mostram que o risco de um evento como a enchente de 1941 se repetir é de um episódio a cada 1,5 mil anos e que outros eventos menores podem ocorrer a cada 100 ou 200 anos. Para esses casos, um muro baixo já seria o suficiente, justificando o uso de estruturas móveis.

TREM DA SERRA

A ideia de resgatar o trecho que ligava Porto Alegre à Canela, hoje inexistente, surge com o intuito de fortalecer ainda mais o turismo da região. Essa linha, portanto, será um prolongamento da linha Trensurb, e seguirá a bitola de 1,60 metros hoje existente. A grande diferença estará nas locomotivas que seguirão até Canela que serão diferentes das existentes hoje no percurso metropolitano. Por tratar-se de uma viagem mais longa, os carros deverão ser mais confortáveis, dispondo de carros lanchonetes, carros especiais (acessíveis), carros econômicos e executivos, os mesmos podendo variar de número na baixa e alta temporada. A linha possibilitará a conexão desde o Aeroporto Internacional Salgado Filho, de onde partirão os trens da Serra, até a Serra Gaúcha.

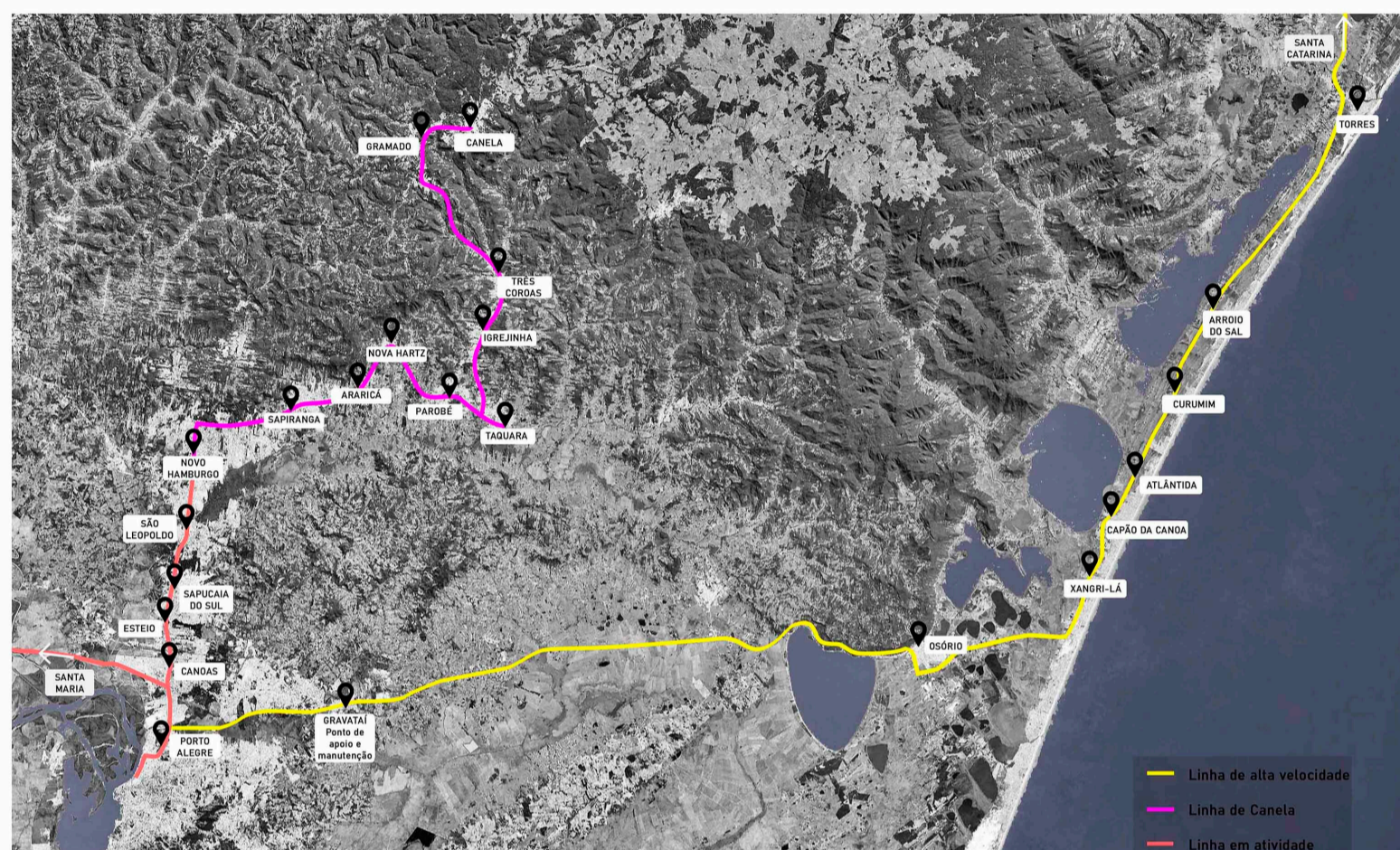
MAGLEV POA - TREM DE LEVITAÇÃO MAGNÉTICA

O percurso tem como intuito ligar a capital ao litoral do estado, bem como o litoral catarinense, através de uma linha de alta velocidade, já que grande parte dos turistas do litoral são gaúchos e o principal meio de transporte utilizado por eles é o automóvel próprio. O uso do trem, deste modo, não apenas tornaria o trajeto mais rápido como também diminuiria os problemas com congestionamento e acidentes. Os porto alegrenses poderiam, inclusive, morar em suas casas na praia e trabalhar na capital, fazendo em alguns minutos o trajeto que levaria horas. O percurso tem cerca de 200 km. De carro seriam necessárias aproximadamente 3 horas de viagem, dependendo o fluxo e a temporada. Em um trem viajando a 250km/h (velocidade a partir da qual considera-se um trem como "trem de alta velocidade") o percurso poderia ser feito em menos de 1 hora. A região onde está sendo proposta a nova estação se trata de uma região já consolidada. Como o intuito é interligar o Maglev com os demais modais já oferecidos, a solução foi propor uma estação subterrânea.

PROPOSTA URBANA INTERMODAL



01. Segunda estação de Porto Alegre, inaugurada em 1898 e desativada (e posteriormente demolida por volta de 1973). A primeira estação de Porto Alegre, havia sido inaugurada no dia 14 de abril de 1874 e demolida em 1898. A terceira estação foi inaugurada em 14 de abril de 1970 e desativada em 1983. Por fim, a quarta estação de Porto Alegre foi inaugurada em 1985, pela Trensurb.



02. Mapa da região de Porto Alegre destacando o percurso realizado atualmente pela Trensurb até a cidade de Novo Hamburgo. O trecho será estendido até a cidade de Canela com finalidade de impulsionar o turismo local ligando a capital à Serra Gaúcha por linha férrea. Observa-se, também, o traçado da linha de alta velocidade que liga a capital ao litoral passando por diversas cidades litorâneas.



03. Situação do Ramal do Porto de Porto Alegre ao longo da Avenida Mauá atualmente suspensa.
 04. Simulação do Maglev Poa sobre a cidade de Porto Alegre.



MESO ESCALA | SANTA MARIA

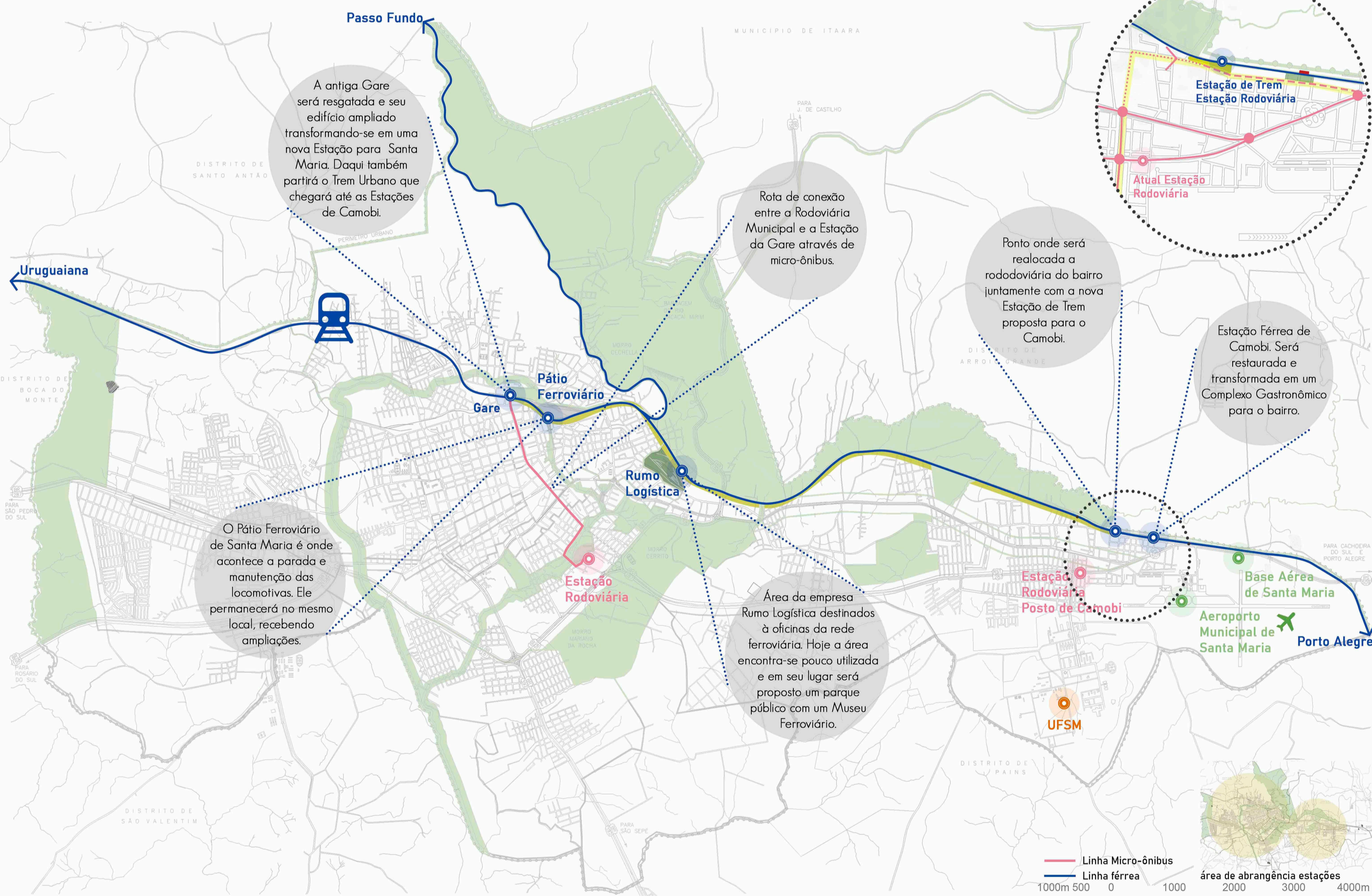


Desde o início da ferrovia no Rio Grande do Sul, Santa Maria desempenhou um papel fundamental na malha já que está estrategicamente localizada no centro do estado, mantendo conexão com praticamente todas regiões do estado e passando por ela as principais linhas. Hoje, apesar do sistema ferroviário gaúcho estar em decadência, a cidade ainda mantém seu papel de "Nó" ferroviário e, sobretudo, urbano, possuindo grande importância para a região e sendo um pólo de referência e desenvolvimento.

DIRETRIZES | ESTRATÉGIAS

Descentralizar as operações logística da cidade: Aumento dos investimentos para o modal ferroviário, recuperando os trechos em mal estado de conservação e resgatando o transporte ferroviário para passageiros.
Diminuir o tempo de deslocamento de passageiros e de carga: Integração dos modais através da fácil conexão entre ônibus/avião/ferrovia dentro da cidade, permitindo a distribuição dos passageiros para as diferentes regiões da cidade e de fora dela, diminuindo significativamente a necessidade do uso do automóvel particular.
Promover um sistema de transporte integrado. Criação de uma nova estação de trem para o Bairro Camobi em função de sua relevância e importância na malha da cidade. Abrigar junto à estação de trem uma nova estação rodoviária para o bairro, criando ligação direta entre os dois modais de transporte e oferecendo diferentes serviços e atividades aos moradores.

PROPOSTA DE INTERMODALIDADE URBANA



01. Estação de Santa Maria em 1885.



02. Estação de Santa Maria em 2019.

