

Siemens tentará disputar novo trem para Santos

Ferroviário

Fernando Teixeira

De São Paulo

Lançado no início do ano mais como uma hipótese, o plano de fazer um trem de passageiros entre Santos e São Paulo ganhou novas definições. Conversas do governo paulista com possíveis fornecedores indicam que a obra é viável, a despeito do complicado trecho de subida na Serra do Mar — o projeto quer utilizar como base parte de uma antiga linha desativada nos anos 70, na qual os trens eram puxados por cabos. Segundo fornecedores, trens comuns também podem cumprir a tarefa.

A divisão de transportes da Siemens é até agora a candidata mais envolvida no projeto. A empresa vem participando de estudos preliminares, e identificou o tipo de composição e equipamento adequado ao trecho. Trata-se de um trem destinado ao transporte regional — batizado Desiro ML —, adotado em sete países, entre eles Alemanha, Suíça, Bélgica e Inglaterra. De acordo

com a empresa, o modelo pode vencer o trecho de subida da serra usando uma composição curta, de dois carros, o suficiente para acomodar 200 pessoas.

Segundo Juarez Barcellos, gerente de vendas da Siemens, o trem oferecido pela empresa conseguiria subir a 90 km/h o trecho da Serra do Mar, vencendo uma inclinação de 8% — ou seja, a cada 100 metros percorridos, o trem sobe 8 metros. A inclinação, segundo o executivo, é pouco usual em ferrovias. Vencida a serra, o trem desenvolveria uma velocidade de 160 km/h no planalto, até São Paulo.

O produto da Siemens faria o trajeto em 45 minutos, dentro do tempo estimado pelo governo paulista, que queria o trecho coberto em até 50 minutos. A previsão de tráfego é de algo entre 30 e 50 mil passageiros ao dia, o equivalente a cerca de 15% a 20% do volume de uma linha urbana da CPTM. A visão do governo é de que trata-se de uma demanda com grande potencial de crescimento, devido ao futuro impacto da exploração do pré-sal na ocupação urbana da baixada santista.

O executivo da Siemens diz



Juarez Barcellos, gerente de vendas da Siemens: o modelo oferecido pela empresa pode subir a Serra do Mar a 90 km/h, vencendo uma inclinação de 8%

que a empresa não tem uma estimativa de custo da obra, que está por conta do governo, mas observa que o seu produto reduz custos devido à pouca necessidade de alteração no traçado já existente no trecho de serra. Quanto aos trens, custariam pouco mais do que o preço de um equipamento convencional destinado ao Metrô ou à CPTM, algo perto de US\$ 3 milhões por cada carro da composição. Também ainda não há projeção de quan-

tos trens precisariam ser adquiridos para dar conta da demanda.

Em março o então governador José Serra assinou um decreto expandindo a área de atuação da Secretaria de Transportes Metropolitanos, que passou a abranger todo o Estado. A secretaria criou então um grupo de trabalho para estudar a implantação dos trens expressos para Sorocaba e para a baixada Santista. Também havia planos para levar linhas para São José dos Campos e Campinas,

mas essas foram deixadas de lado com a definição do trem-bala.

De início o trem até Sorocaba foi considerado mais viável, devido à possibilidade de utilizar linhas já instaladas, hoje sob concessão da ALL Logística. O trem de Santos depende da superação da Serra do Mar e ainda terá de passar por linhas de uso misto para carga e passageiros. O trecho compartilhado pela CPTM e a MRS Logística, cruzando São Paulo, é alvo de projetos para se-

parar as linhas e viabilizar um uso intenso tanto para carga como para transporte urbano.

A Secretaria de Transportes Metropolitanos não quis comentar o projeto do trem para Santos. Outras empresas do setor ferroviário com presença no Brasil — como Alstom, CAF e Bombardier — disseram ter interesse no projeto e produtos que podem atendê-lo, mas não confirmam ter tratado com o governo sobre maiores detalhes.