

**Explosão na turbina**

Psicanalista conta detalhes de voo com pouso forçado
Pág. C3

Violência

Tenente aposentado da PM é encontrado morto em casa
Pág. C4

Boulevard

Moda dos bigodes invade o mundo da decoração
Pág. C6

Metrópolis



JORGE BRUYLATTI

estadão.com.br

Após 40 anos de abandono, País pode ganhar 21 linhas de trens de passageiro

De olho na melhoria da mobilidade, governos estaduais e federal estudam construir 3,3 mil km de trilhos em 14 Estados até 2020

Bruno Ribeiro
Rodrigo Burgarelli

Depois de quatro décadas de abandono, os trens regionais voltaram à pauta dos governos estaduais e federal. Atualmente, está em estudo pelo poder público a construção de 21 ramais ferroviários para passageiros. Caso todos os projetos planejados no Brasil saiam do papel no prazo previsto, o País pode ganhar 3.334 km de trilhos para transporte em 14 Estados até 2020.

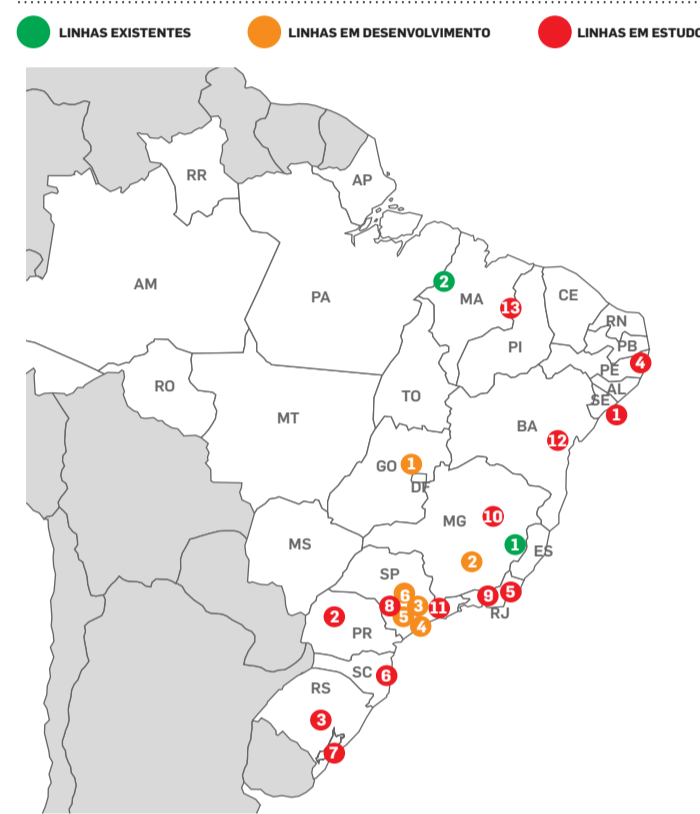
O número é mais que o dobro do que está em operação. Apenas duas linhas de passageiros funcionam hoje no País: uma liga Belo Horizonte (MG) a Vitória (ES) e outra, São Luís (MA) a Carajás (PA) – ambas são operadas pela Vale.

O atual cenário contrasta com o que era esse mercado há meio século: na década de 1960, cerca de 100 milhões de passageiros eram transportados em trens interurbanos anualmente. Hoje, esse número é de cerca de 1,5 milhão de pessoas por ano.

Para Vicente Abate, presidente da Associação Brasileira da Indústria Ferroviária (Abifer), o ressurgimento de projetos de trilhos pelo País é reflexo do recente aumento da preocupação com a mobilidade. “O transporte ferroviário de passageiros é normalmente rápido, seguro, confortável e não poluente. Trens de velocidade média, entre 100 e 150 km/h, são uma alternativa para a mobilidade entre as cidades, que hoje está um desastre.”

Entre os projetos mais avançados estão a ligação entre Brasília e Goiânia, passando por Anápolis (GO), e cerca de 500 km de trilhos em Minas Gerais que fariam a conexão entre Belo Horizonte e cidades como Sete La-

VOLTA DOS TRILHOS



ESTADO	TRECHO	QUILOMETRAGEM
1 MG e ES	Belo Horizonte - Vitória	664
2 MA e PA	São Luís - Carajás	892
1 GO e DF	Brasília - Goiânia	150
2 MG	Belo Horizonte - Sete Lagoas - Ouro Preto - Divinópolis	500
3 SP	São Paulo - Jundiá	47
4 SP	São Paulo - Santos	72
5 SP	São Paulo - Sorocaba	90
6 SP e RJ	TAV - Campinas - São Paulo - Rio	528
1 SE	São Cristóvão - Aracajú - Laranjeiras	40
2 PR	Londrina - Maringá	122
3 RS	Bento Gonçalves - Caxias do Sul	65
4 PE	Recife - Caruaru	139
5 RJ	Campos - Macaé	94
6 SC	Itajaí - Blumenau - Rio do Sul	146
7 RS	Pelotas - Rio Grande	52
8 SP	Campinas - Araraquara	192
9 RJ	Santa Cruz - Mangaratiba	49
10 MG	Bocaiúva - Montes Claros - Janaúba	217
11 SP	São Paulo - Itapetininga	199
12 BA	Conceição da Feira - Salvador - Alagoinhas	238
13 MA/PI	Codó - Teresina - Altos	205

INFOGRÁFICO/AE

goas, Ouro Preto e Brumadinho. O primeiro, orçado em R\$ 800 milhões, está prometido para 2017 e deve vencer todo o trajeto em cerca de uma hora. Já o segundo está dividido em três trechos e deve ser feito por meio de uma Parceria Público-Privada (PPP) que já tem 18 interessados em preparar estudos de viabilidade. A expectativa é de que as obras comecem em 2014.

Em São Paulo, o governo estadual realiza estudos para três ramais – ligando a capital a Jundiá, Santos e Sorocaba. Além disso, o Trem de Alta Velocidade (TAV), previsto pelo governo federal para ficar pronto em 2020, vai cortar a capital e grandes cida-

des do Estado, como Campinas e São José dos Campos, no caminho até o Rio.

Ministério. Outros 14 trechos fazem parte de um plano que está sendo executado pelo Ministério dos Transportes em parceria com governos estaduais. Os dois mais adiantados são o que ligará Londrina a Maringá, no Paraná – trajeto que já existia por trilhos, mas foi abandonado ao longo das últimas décadas – e o ramal entre Pelotas e Rio Grande, no Rio Grande do Sul. Segundo a pasta, todos os 14 estudos devem estar prontos e terem suas obras iniciadas em um prazo de cinco anos.

Água Branca deve ser ponto de partida em SP

O ponto de partida de trens expressos de passageiros em São Paulo será a Estação Água Branca da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM), na zona oeste.

Ela será o terminal paulistano do trem para Jundiá, cujos editais de licitação foram publicados no mês passado. O Estado prevê que as linhas para Sorocaba e, possivelmente, Santos tam-

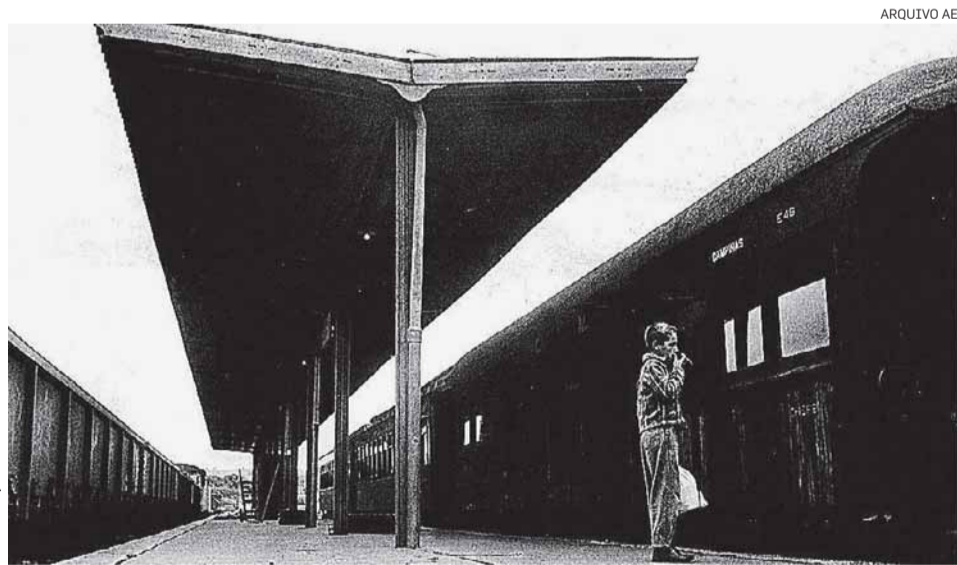
bém partam da estação, que será remodelada.

A aposta nos trens regionais para melhorar o transporte entre as principais cidades do Estado é um reflexo do aumento da frota de carros em São Paulo – que, em fins de semana e feriados, acaba travando as principais rodovias. O próprio secretário de Transportes Metropolitanos, Jurandir Fernandes, costu-

ma dizer que as concessionárias de estradas pedem para que trens como o de Jundiá saiam logo do papel.

A definição final da Estação Água Branca como “hub” desses trens será feita em janeiro, segundo o superintendente de planejamento da CPTM, Silvestre Eduardo Rocha Ribeiro. “Sorocaba e Jundiá está decidido. Agora, em Santos, você tem o pré-sal. Onde vai morar todo mundo que trabalhará por lá? Em Santos, não cabe. ABC? A Água Branca pode ser um hub dos trens, mas não ‘o’ hub. Posso fazer mais de uma parada.” /B.R. e R.B.

DÉCADAS ATRÁS



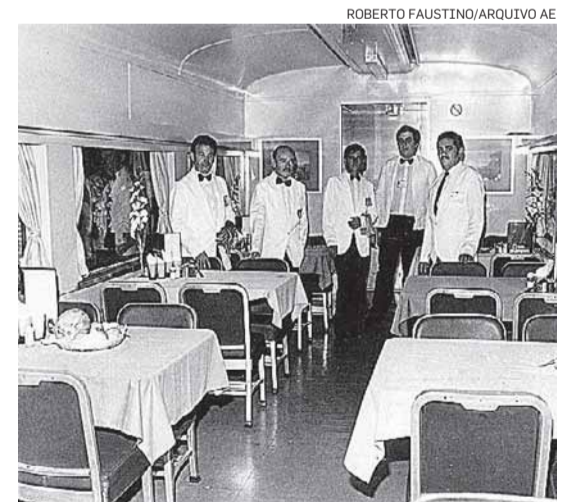
ARQUIVO AE

1966. Menino espera na estação de Campinas. Na época, 100 milhões de pessoas por ano viajavam de trem.



ARQUIVO AE

1972. A Estação da Luz era a maior da estrada de ferro Santos-Jundiá, fechada em 1996



ROBERTO FAUSTINO/ARQUIVO AE

1988. Vagão-restaurant de luxo de trem que trafegava pela Ferrovia Paulista S.A. (Fepasa)

Zona leste: integração CPTM-Metrô será grátis

O governo do Estado vai parar de cobrar passagem para usuários dos trens das Linhas 11-Coral e 12-Safira da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM) que quiserem fazer baldeação para o Metrô nas Estações Corinthians-Itaquera e Tatuapé, ambas da Linha 3-Vermeilha, na zona leste. Será um benefício válido apenas nos dias úteis,

das 11h às 15h e depois das 21h. A medida começa a valer no dia 22, uma segunda-feira.

A ideia do governo é redistribuir melhor pela rede os passageiros da zona leste, que atualmente só têm a Estação Brás para fazer a troca entre os modelos. Atualmente, a mudança de ramal em Itaquera e no Tatuapé é tarifada – são os dois únicos

locais na cidade onde quem está na CPTM precisa pagar para trocar para o Metrô e vice-versa.

Depois de amanhã, também começa a valer o desconto dado pelo governo para quem quiser usar os trens da Linha 9-Esmalada (que liga a zona sul a Osasco, passando pela Marginal do Pinheiros). Entre 9h e 10h, no lugar de R\$ 3, a tarifa vai custar R\$

2,50 – um incentivo para as pessoas deixarem de usar a linha no horário de pico. Também nesta segunda, o Estado vai começar a pagar a passagem de ônibus de moradores da zona sul que usam o Metrô até a Estação Largo 13, da Linha 5-Lilás, e descem no Terminal Santo Amaro da SP-Trans. A medida vai valer até que as obras de expansão da Linha

Lilás até a Chácara Klabin, na zona sul, fiquem prontas – a previsão de conclusão é 2015.

Mais obras. O anúncio oficial da integração entre CPTM e Metrô na zona leste será feito depois de amanhã pelo governador Geraldo Alckmin (PSDB) na Estação Corinthians-Itaquera. O evento vai servir também para o governador anunciar o edital de licitação das obras de prolongamento até Guarulhos da Linha 2-Verde do Metrô, que passa pe-

la Avenida Paulista. O ramal, que para hoje na Estação Vila Prudente, vai receber mais 12 estações e chegará à futura Estação Dutra.

O prolongamento terá 13 quilômetros e a estimativa de custo da obra é de R\$ 2 bilhões. A promessa do governo do Estado é que o novo ramal fique pronto até 2017. /B.R.

