

Mesmo a construção mais recente do ramal Paratinga-Perequê, interligando as linhas da Ferrobán e da MRS, tornou a primeira cativa dos serviços operacionais da MRS para os acessos às margens direita e esquerda do Porto.

Se a interligação das linhas das duas concessionárias, no trecho da Baixada permite uma transferência ágil entre as duas malhas, no trecho do Planalto, como herança das citadas “zonas privilegiadas”, o primeiro ponto de conexão ferroviária intermalhas se localiza no pátio de Boa Vista, distante quilômetros de Paranapiacaba, na linha da MRS e de quilômetros de Evangelista, na linha da Ferrobán. Com tal configuração o transporte ferroviário entre o planalto e a baixada não apresenta-se muito eficiente para uma circulação intermalhas sempre que uma ocorrência venha a paralisar o tráfego em uma das linhas de transposição da Serra ou para uma solicitação muito intensa em uma das linhas.

Algumas circulações de trens cargueiros se fazem por trajetos incompatíveis com o transporte urbano de passageiros, como a passagem de longos trens, em tração diesel, pela estação da Luz. Ou ainda a necessidade de cruzamento de toda a área metropolitana para, no pátio de Boa Vista, obter-se a conexão entre malhas, principalmente se se tratar de trens que, por quaisquer motivos, precisem utilizar-se da linha de descida da serra da outra malha ferroviária.

Por outro lado, a inexistência de uma rede mais abrangente de ferrovias no território paulista, como consequência das zonas privilegiadas, deixou algumas instalações do parque industrial do ABC sem acesso ferroviário, Diadema e São Bernardo do Campo, em particular.

A proposta da criação do Anel Ferroviário surgiu, basicamente, em função destas citadas condições.

Por não outros motivos os primeiros estudos para o Anel datam de 1953, no Governo Lucas Nogueira Garcez. Dois ramais foram considerados no trecho sul e sudeste do Anel: a ligação entre as linhas das antigas ferrovias EF Sorocabana F(em Jurubatuba) e Santos a Jundiá (Capuava) e entre as linhas das antigas Santos a Jundiá (Rio Grande da Serra) e Central do Brasil (Suzano). O trecho Rio Grande da Serra-Suzano, implantado na segunda metade dos anos 60 era de interesse da Cosipa, que recebia minério do vale do Paraopeba, em Minas Gerais.

Entre os objetivos pretendidos para a ligação Jurubatuba-Capuava destaca-se o interesse de dotar a região industrial do ABCD de um ramal ferroviário interligando as

ferrovias existentes. O trajeto então proposto deixa tais interesses evidentes: em seus 35 quilômetros de projeto passaria pela usina termo-elétrica de Piratininga, pelos municípios de Diadema e São Bernardo, cruzaria a Via Anchieta, nas proximidades do parque industrial automobilístico instalado na altura do Km 25 da rodovia, cruzaria o município de Santo André e alcançaria a EFSJ nas proximidades do seu km 50. Quatro pátios ferroviários foram previstos no percurso, todos ligados a pólos industriais, existentes ou em projeto.

A não implementação do ramal Jurubatuba-Capuava inviabilizou que o seu traçado fosse retomado, agora que se retomam as propostas de construção do Anel Ferroviário.

5.4. AS NOVAS CONDICIONANTES PARA O ANEL FERROVIÁRIO

A retomada do programa do Anel Ferroviário ressurgiu, nestes últimos anos, alavancada pelas seguintes proposições:

- A consolidação da CPTM como um sistema ferroviário voltado prioritariamente ao atendimento ao transporte de passageiros metropolitanos, exigirá que rotas separadas sejam estabelecidas para os trens de carga de passagem pela Região Metropolitana. Assim, a Asa Sul do Anel Ferroviário consolidaria uma ferrovia externa às áreas urbanas da Metrópole, ligando a estação de Suzano a Mairinque em ligação Suzano-Rio Grande da Serra-Mairinque, através de conexão com o ponto mais apropriado da Ferroban no trecho Evangelista de Souza-Mairinque.
- A ligação entre as malhas da Ferroban e MRS, no trecho final da região do Planalto interligaria, de forma ágil e eficiente as duas linhas de transposição da Serra.
- A projeto do Rodoanel que, em seu trecho Sul, possui uma diretriz que se confunde, em grande parte de sua extensão, com a diretriz proposta para o Anel Ferroviário, antevendo a possibilidade de maximizar a eficiência na aplicação dos recursos e minimizar os custos de implantação das respectivas infraestruturas.
- Um sistema ferroviário mais eficiente no transporte de cargas entre a Baixada Santista e o Planalto Paulista aliviaria as pressões do transporte rodoviário sobre o Sistema Anchieta Imigrantes - SAI e ao crescimento da demanda advinda dos planos de expansão e concessões do Porto de Santos.

[VOLTAR](#)



VISTA DA AV. SANTOS DUMONT NO GUARUJÁ



VISTA DA FERROVIA (LINHA AMARELA) EM SAMARITÁ, SÃO VICENTE



VISTA DA FERROVIA NO PORTO DE SANTOS

No território da Baixada Santista, destacam-se algumas medidas importantes para a integração ferroviária, aspecto essencial na consolidação da intermodalidade:

MEDIDAS PROPOSTAS

- Duplicação da via férrea no trecho Paratinga/Prequê, da Ferrobán, para atender a nova demanda ferroviária.
- Reativar a segunda via férrea (bitola larga) da MRS-Logística, no trecho entre Areais e Valongo, implementando mais um trecho e transformando-a em bitola mista.
- Implantar Central de Estacionamento, na Alemoa (ou outra área compatível), estabelecendo condições para operação integrada com o Porto, com as Áreas de Estacionamento Portuário em Santos e Guarujá e com a Central de Inteligência de Cargas, no Planalto.
- Estabelecer segregação da linha férrea na área portuária, de modo a diminuir as interferências com o modo rodoviário.

5.5. ANEL FERROVIÁRIO, RODOANEL E CENTRO DE INTELIGÊNCIA DE CARGAS

Os vínculos entre o Rodoanel e o Anel Ferroviário mostram-se bastante favoráveis à estruturação de um sistema de transporte de cargas intermodal de interesse das movimentações de carga no Estado e, principalmente, à melhor coordenação do atendimento das demandas da Região Metropolitana de São Paulo.

Implantados como infraestruturas articuladas e em território comum, o Rodoanel e o Anel Ferroviário da RMSP ensejam o nascimento de espaços privilegiados para a instalação de grandes pátios de transbordo e armazenagem de cargas em seus cruzamentos com as rodovias do Sistema Anchieta - Imigrantes.

Nessa perspectiva já se desenvolvem estudos para a implantação de Centro de Inteligência de Cargas, na região próxima dos traçados do Rodoanel e Anel Ferroviário com a rodovia dos Imigrantes. Nessa área, será facilitada a articulação dos dois modais visando o equacionamento da circulação de cargas entre o Planalto e a Baixada

Esse encaminhamento levará a melhores resultados de desempenho dos sistemas de transporte de carga, em especial via ferrovia. O resgate e a promoção desse desempenho são o ponto sensível de controle da pressão de demanda sobre o transporte rodoviário.

Cada dia mais e mais pressionado pelas demandas de viagens por veículos rodoviários de passageiros, mormente nas épocas de férias escolares, temporadas de verão, feriados e fins de semana, o sistema rodoviário vem apresentando sintomas de comprometimento. O resgate da ferrovia, ainda que tardio, representa nova componente na equação da matriz de transporte, evitando o colapso do sistema rodoviário de cargas.

Sendo o Rodoanel concebido como infraestrutura fechada e o Anel Ferroviário como ferrovia de carga, os dois sistemas consolidarão, na Região dos Mananciais da RMSP, um bloqueio eficiente ao avanço dos processos de ocupação das áreas.

[VOLTAR](#)

