

“O processo de reestruturação e recuperação da competitividade da Usiminas vai se adaptando à realidade do nosso negócio”



**Julián Eguren**  
PRESIDENTE DA USIMINAS

industria@atribuna.com.br

# Indústria

Cubatão é cortada desde o século 19 por duas ferrovias: a Santos-Jundiá, na Serra de Paranapiacaba, e a Sorocabana, na Serra de Cubatão

**70** quilômetros

terá o ferroanel, que promoverá a ligação entre as principais ferrovias que cortam a Grande São Paulo

**Passageiros**

O ferroanel abre perspectivas para outro projeto: a retomada de transporte de passageiros entre São Paulo e Santos.

## Polo Industrial de Cubatão está pronto para o ferroanel

Cidade já é o centro ferroviário da Baixada

MANUEL ALVES FERNANDES  
DA REDAÇÃO

Obras realizadas nos últimos quatro anos, como a implantação de ramais, de acessos a indústrias e novos pátios de manobras, transformaram Cubatão no principal centro ferroviário de cargas da Baixada Santista. A cidade já está pronta para receber o maior volume de cargas com a implantação do ferroanel, cuja retomada de obras foi confirmada nesta semana pelos governos federal e estadual. Mas já enfrenta conflitos nas travessias da pista em trechos sem cancelas, e devido aos ruídos de apitos nas manobras das composições em trechos urbanos.

Cubatão é cortada desde o século 19 por duas ferrovias: as antigas Santos-Jundiá, na vertente da cremalheira da Serra de Paranapiacaba; e a antiga

### Debate antigo

O ferroanel é um projeto que se discute desde a década de 1970: valorizar o uso da ferrovia para reduzir a quantidade de caminhões nas estradas.

Sorocabana, na Serra de Cubatão, divisa com São Vicente via ramal Paraitinga-Piaçaguera. Os trilhos se estendem hoje dentro do polo passando nas proximidades, e em alguns casos integrando acessos ferroviários às seguintes empresas: Petrobras, Carbocloro, setor das fábricas da Vale Fertilizantes e Anglo American Copebras, Usiminas. Um ramal de maior porte interliga Piaçaguera à margem direita do Porto

### Mapa ferroviário da Baixada Santista

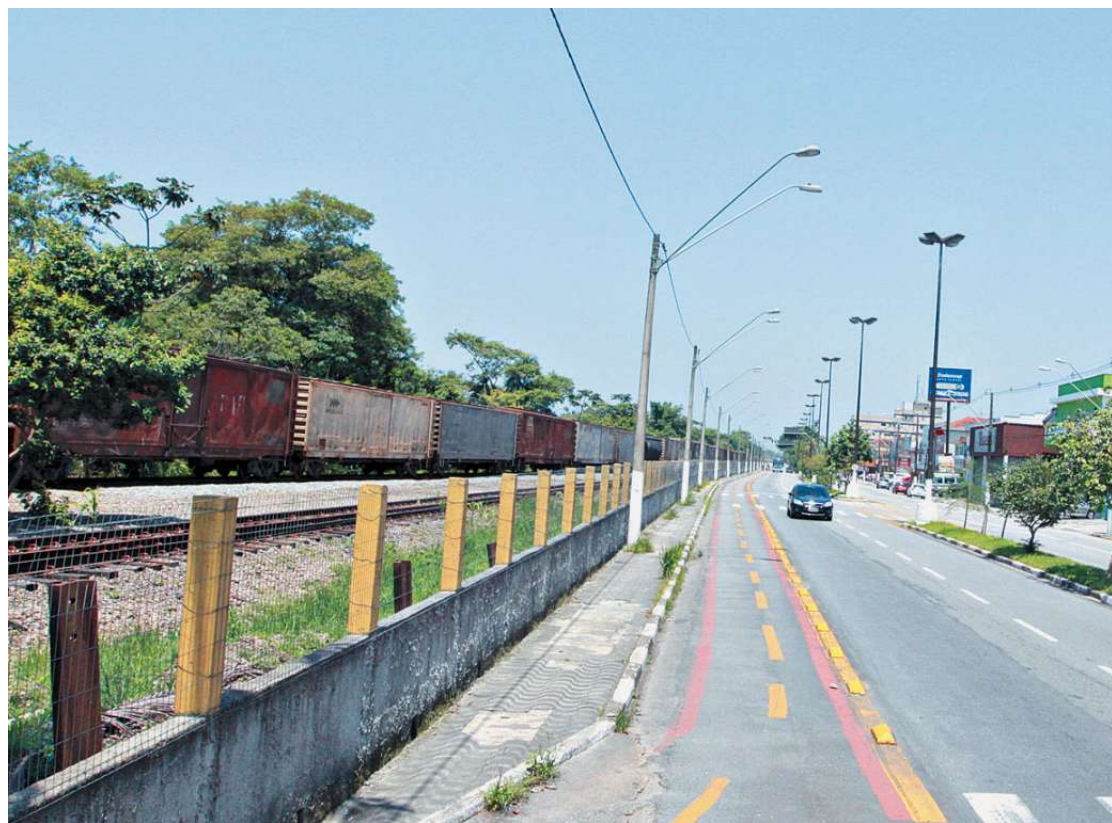


de Santos, em Guarujá, passando em frente ao Terminal Portuário da Ultrafertil (pertencente à Vale Fertilizantes). Há menos de um ano, a Cesari se associou à InterCement e implantou uma ramal que permite ao parque Raiz da Serra, um distrito industrial de Logística, Cimento e acesso a uma fábrica

da Air Liquide. Essa concentração de ramais (com bitolas duplas, larga e estreita) permite que trens da ALL desçam pela linha da Sorocabana e se integrem ao ramal da MRS Logística, que utilizam o trecho da cremalheira, rumo ao Porto de Santos atravessando a região da Vila Nova e da Vila dos Pes-

cadores rumo ao porto. As empresas concessionárias desses antigos ramais implantados pelo estado e hoje privatizados construíram pátios de manobras na Vila Esperança e em frente à antiga estação de Cubatão, duplicando o volume de tráfego de composições. No trecho da cremalheira, o maior

volume de tráfego é de minério de ferro e bobinas de aço. Todo o processo visa a integração ao ferroanel, um projeto que se discute desde a década de 1970: valorizar o uso da ferrovia para reduzir a quantidade de caminhões nas estradas no trecho da Serra do Mar e baratear custos.



Trens de carga em pátios de manobras passaram a integrar a paisagem urbana de Cubatão

## Transporte de passageiros preocupa

O secretário estadual dos Transportes em São Paulo, Saulo de Castro Abreu, está na expectativa de que o anel ferroviário paulista seja implantado até 2015, devido à crescente competição entre trens de carga e passageiros na Região Metropolitana de São Paulo, conforme noticiou *A Tribuna* em novembro do ano passado.

O presidente da Dersa, Laurence Casagrande Lourenço, empresa ligada à secretaria, considera que, em 2015, com o crescimento das operações, o sistema de transporte ferroviário não terá condições de receber as composições com mercadorias junto com as de locomoção de passageiros.

Os estudos para a implantação dos quatro trechos do Rodoanel foram realizados pela Dersa. Por este motivo, Lourenço acredita que a empresa tenha a expertise necessária para colaborar no projeto do anel ferroviário.

De acordo com o executivo, cabe à EPL, responsável pela implantação do empreendimento, a regulação da parceria



As linhas da ALL acessam Cubatão pelo ramal da antiga Sorocabana

entre Estado e União

O ferroanel abre perspectivas para outro projeto que o Governo do estado estuda desde o Governo Goldman: a retomada de transporte de passageiros entre São Paulo e Santos, via Paranapiacaba, como aconteceu entre os séculos 19 e 20, ou pela vertente da Serra de Cubatão (antiga Sorocabana).

Na Baixada, a modalidade de retomada de transporte de passageiros por ferrovia é defendida pelo prefeito de Praia Grande, Alberto Mourão (veja página 2), como alternativa de acesso ao litoral sul. A linha existiu até meados de 2000, sendo extinta para a implantação do VLT entre São Vicente e Santos.

## Governo vai licitar ferroanel paulista

Com pouco mais de 70 quilômetros de extensão, todo em bitola larga, o ferroanel, previsto no Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), do Governo Federal, deverá promover a ligação entre as principais ferrovias que cortam a Grande São Paulo, na tentativa de fazer uma conexão direta e uma modernização no transporte ferroviário da região, que sofre com o abandono de investimentos há meio século.

As novas concessões ferroviárias do Governo Federal vão começar a ser licitadas na próxima semana. E a validade de seus contratos de exploração foi ampliada de 30 para 35 anos. Esses detalhes foram anunciados pelo presidente da Empresa de Planejamento e

Logística (EPL), Bernardo Figueiredo, após participar de seminário de infraestrutura no Itamaraty, em Brasília. Entre os 12 projetos ferroviários que o Governo lançará estão os tramos Norte e Sul do Anel Ferroviário de São Paulo (ferroanel), que vão facilitar o transporte de cargas entre o Porto de Santos e o Interior do Estado, e um novo acesso ao cais santista, que sairá de Ribeirão Pires e passará por Raiz da Serra e Cubatão. O anúncio encerra negociações iniciadas em novembro do ano passado.

A intenção das autoridades é que o anel ferroviário em torno da Região Metropolitana de São Paulo esteja pronto até 2015. A obra vai facilitar o ac-

so de cargas ao Porto de Santos e, para que ela seja concluída no prazo estipulado, os trabalhos devem começar até julho próximo.

Os dados ambientais, sociais e de engenharia elaborados pelo governo estadual para as obras do Rodoanel de São Paulo poderão ser usados para adiantar processos e projetos. A oferta aconteceu durante reunião realizada na sede da Secretaria Estadual de Logística e Transportes, na Capital, com a presença do ministro dos Transportes, Paulo Sérgio Passos, do presidente da Empresa de Planejamento e Logística (EPL), Bernardo Figueiredo, e o do secretário Estadual de Transportes de São Paulo, Saulo de Castro Abreu.



Um simples gesto e as portas de um novo tempo se abrem para o aço Usiminas.

USIMINAS