

PRIVATIZAÇÃO DAS FERROVIAS PAULISTAS – ALGUMAS ANOTAÇÕES

Reginaldo A de Paiva

IMPRESCINDÍVEL INTRODUÇÃO

“Projetos de transporte, em São Paulo, permanecem durante trinta anos nas gavetas”
(Adriano Branco)

Esta frase é sempre lembrada pelos técnicos quando da avaliação dos tempos decorridos entre a elaboração e a implantação dos projetos.

No caso em pauta, vale o registro de que muitos dos projetos de remodelação dos serviços rodoviários e ferroviários de passageiros, de carga e de passageiros, municipais, intermunicipais e interestaduais, datam do período entre os anos 70 e 80.

Em listagem não exaustiva, registra-se, entre os projetos que, desde então, ficaram, inconclusos ou sequer iniciados:

- Remodelação dos Serviços de Subúrbios da FEPASA e da RFFSA/SP, elaborados no início dos anos 70 e, até o momento, implantados apenas parcialmente.
- Projeto Sistran, do qual só o bem sucedido corredor da avenida Paes de Barros foi implantado. Imagem poética me ocorre no momento: a de que os projetos mais bem sucedidos são os mais indefesos e os que morrem primeiro. São como as cigarras: na forma de ninfas vivem durante dezessete anos em túneis subterrâneos e, ao fim deste tempo, escalam troncos das árvores, transformam-se em belíssimos insetos, cantam seus estridentes chamados e, depois de uma semana, morrem.
- O Anel Ferroviário de São Paulo foi elaborado nos anos 50, visando atender à nascente indústria automobilística da região do Grande ABC; até hoje dorme nas gavetas dos governos estadual e federal. Resumo bastante simplificado da inglória história do projeto original do Anel Ferroviário segue no Anexo VII.

São Paulo no início do governo Covas (1995).

Naquela época o país era uma caravela tupiniquim, navegando, “com todas as velas pandas” (*), no oceano thatcheriano do neo-liberalismo, o leme travado na rota do “privatizar tudo o que privatizável pudesse ser”.

Consensual que o sistema ferroviário era o que de mais privatizável o país possuía. Por mero acidente linguístico, mas inevitável, coube a um membro da família “rodoviária” dos Landaus, privatizar a ferrovia. Me haverão de lembrar que se concretizara a maldição do Plano de Metas de JK, ao proclamar que “*o atendimento às novas fronteiras econômicas competiria à rodovia*” e que “*os ramais ferroviários deficitários deveriam ser transformados em rodovias asfaltadas*”.

Ainda São Paulo no início do governo Covas (1995).

O governador incumbiu a direção da FEPASA de modelar o processo de privatizar os serviços de carga e incorporar os serviços de passageiros suburbanos à recém criada CPTM. E foi assim que se fez no Estado, tomados todos os cuidados logísticos que, infelizmente, estiveram ausentes no processo federal de privatização da RFFSA.

Na visão da equipe governamental, o sistema ferroviário do Estado estaria nas mesmas condições de um estivador cardiopata que tivesse sido internado na UTI de uma clínica ginecológica.

De qualquer forma, imperdoável – e com efeitos desastrosos, registre-se – a inflexível resistência das autoridades federais em considerar os consistentes argumentos paulistas de que a SR-4 (ex-EF Santos a Jundiaí) não poderia ser privatizada sem a inclusão da malha paulista (FEPASA).

Sob este enfoque, ver o documento assinado pelo engenheiro Oliver Hossepian, no Anexo VIII.

Dizia-se que a esta tese, defendida pelos paulistas, o pessoal de Brasília respondia com “*Vs. tem inteira razão, mas o nosso edital sai dia 1º*”. Se assim diziam, assim o fizeram: o calendário do programa de privatização da malha da RFFSA foi rigorosamente obedecido, o edital foi publicado “no dia 1º”, a malha da FEPASA ficou “de fora” e se eternizou uma rede ferroviária no estado de

São Paulo, fragmentada em territórios descontínuos, entregues a concessionários diferentes com seus diferentes interesses no transporte ferroviário.

Em data recente, a 15 de junho de 2015, durante o Seminário – “*Infraestrutura: motor do crescimento*” – realizado em São Paulo, Luiz Henrique Baldez, presidente da Associação Nacional dos Usuários do Transporte de Cargas, declarou que: “*muitos produtores são impedidos de transportar seus produtos por ferrovias. É um monopólio que não dá espaço para todos os setores da economia e perpetua a baixa produtividade da economia*”. E mais disse: “*que, atualmente, 75% da malha ferroviária é dedicada exclusivamente ao transporte do minério de ferro*”. Poderíamos dizer, com a mesma irônica maldade com que nossos avós nos diziam “não avisei? Você se ‘ferrou’ e não foi por falta de aviso”.

A bem da verdade, a comédia de erros do transporte ferroviário começou bem antes, ainda no tempo do Império, já nas primeiras concessões, todas elas consolidadas como “doações”, às companhias ferroviárias, por um período de 90 anos, de um território com 62 quilômetros situados ao longo da diretriz da ferrovia, território no qual “*nenhuma outra linha ferroviária poderia passar e, se autorizada a passagem, neste território nenhuma estação poderia ser instalada para receber passageiros ou fretes*”. Em consequência, ficavam “*proibidas e bloqueadas*” as integrações entre diferentes empresas, impedindo a transferência de cargas de uma linha ferroviária para outra, dificuldades ainda hoje presentes, como apontadas por Baldez.

O documento apresentado a seguir foi, por mim, elaborado em 1997, visando consolidar a tese da Diretoria da FEPASA de que a desestatização das linhas da RFFSA no território paulista – em particular, a SR.4 (ex-EF Santos a Jundiaí) – deveria, obrigatoriamente, incluir as linhas da FEPASA. Conservei, na íntegra, o texto e os gráficos (“manuais”) elaborados na época.

O documento apresentado a seguir é transcrição de um documento que elaborei na década de 90, visando consolidar a tese defendida pela Diretoria da FEPASA, de que a desestatização das linhas da FEPASA no território paulista – em especial a SR.4 (ex-EF Santos a Jundiaí) – deveria, obrigatoriamente, incluir as linhas da FEPASA.

Comentários recentes ao texto foram incluídos em itálico e negrito.

REPERCUSSÕES DA IMPLANTAÇÃO DO CORREDOR DE BITOLA MISTA DA FEPASA SOBRE AS LINHAS DA CPTM E DA SR-4/RFFSA (SANTOS A JUNDIAÍ)

Datado de 08/05/1997

I) Introdução

No final dos anos 80 a FEPASA inaugurou uma via em bitola mista em trecho do seu Corredor de Exportação, entre a região de Campinas e o Porto de Santos, tornando-a capaz de absorver grande parte do movimento das cargas ferroviárias que circulam entre o Planalto e a Baixada Santista.

Para o sistema de transporte suburbano da CPTM esta linha apresenta especial interesse, já que seu traçado, por regiões pouco urbanizadas da RMSP, não atendidas pela CPTM, evita a circulação de trens de carga pelo centro de São Paulo. Desta forma possibilita intensa circulação de composições cargueiras entre a Baixada Santista e a região do Planalto, sem interferência com os trens de passageiros suburbanos e com as vias do trânsito de veículos rodoviários.

LINHA EM BITOLA MISTA (via com três trilhos configurando vias de 1,60 e 1,00 m)

A linha em bitola mista passa pela Serra do Mar em simples aderência, permitindo maior capacidade de transporte que o do atual sistema de cremalheira existente na RFFSA, entre Paranapiacaba e Cubatão. A via de bitola mista tem início no pátio de Boa Vista, para onde convergem as linhas de bitola métrica e larga da FEPASA.

LINHAS EM BITOLA MÉTRICA (1,00m)

De Minas e Goiás descem as linhas da Mogiana e da São Paulo/Minas, em bitola métrica, que também atendem o Triângulo Mineiro e o porto de Vitória. Do oeste paulista, de Presidente

Epitácio, às margens do rio Paraná, chegam as linhas da Sorocabana, que se conecta com a bitola mista em Mairinque.

LINHAS EM BITOLA LARGA (1,60m)

Das regiões noroeste do estado de São Paulo, desde as cidades de Panorama, às margens do Paraná e de Colômbia, às margens do rio Grande, esta, nas proximidades da cidade de Barretos e em bitola larga, chegam as linhas da Paulista e da Araraquarense.

MALHA FERROVIÁRIA NA BAIXADA SANTISTA

A via em bitola mista da FEPASA chega à região litorânea no pátio de Paratinga, já no município de São Vicente. Neste ponto a linha se bifurca. Uma delas cruza a área urbana de Santos, apenas em bitola métrica, alcançando a margem direita do Porto (estação e pátio Estuário); outra linha prossegue, em bitola mista, até o pátio de Perequê, já no município de Cubatão, onde se liga à linha da RFFSA.

De Perequê, pelas linhas da SR-4, alcança-se, tanto a margem direita do Porto, em bitola larga, como, em bitola mista, a margem esquerda, em Conceiçãozinha.

Antes da implantação de bitola mista na Serra do Mar, as linhas da Sorocabana, São Paulo/Minas e Mogiana, todas em bitola métrica, acessavam o Porto através da ligação Mairinque-Estuário, pela linha que cruza a área urbana de Santos. No trecho urbano de Santos opera o TIM, serviço de transporte suburbano (*o TIM já foi desativado, tendo sido substituído pelos serviços do VLT da Baixada, recentemente inaugurado*).

As linhas da Paulista e da Araraquarense, ambas em bitola larga, chegavam ao Porto através de tráfego mútuo com a EFSJ (SR 4), a partir de Jundiaí.

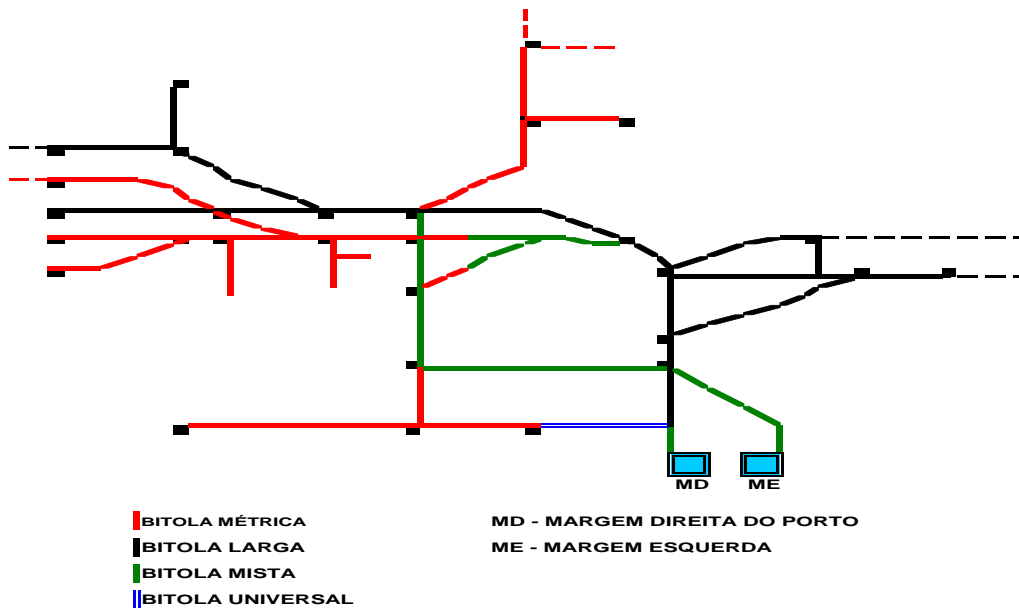
A criação do sistema portuário na margem esquerda do Porto, no bairro Vicente de Carvalho, no Guarujá e a implantação da bitola mista entre Boa Vista e Perequê alterou profundamente o quadro da infraestrutura de transporte no estado de São Paulo, conforme descrito.

Em resumo, a partir da região de Campinas, por linha que contorna a Região Metropolitana de São Paulo, a malha ferroviária da FEPASA acessa:

- *Diretamente e em bitola mista, a margem esquerda (ME) do Porto (Vicente de Carvalho).*
- *Por duas rotas, a margem direita (MD) é acessada, desde o pátio de Paratinga:*
 - a. *em bitola métrica, por linha que cruza a área urbana de Santos (pela linha do TIM).*
 - b. *em bitola larga, por linha que passa por Perequê e, a seguir, pela linha da RFFSA/SR-4.*

Os esquemas 1 e 2, mostrados a seguir, ilustram a descrição apresentada (linhas verde e preta).

A malha ferroviária paulista atual, esquematicamente, é mostrada no esquema 1. Vê-se que é dotada de 4 diferentes bitolas: métrica (1,00m, em vermelho); larga (1,60m, em preto), mista (1,00m/ 1,60m, em verde no esquema) e bitola universal (1,42m, em azul).



Esquema 1 – Malha Ferroviária no Estado de São Paulo

O esquema 2, apresentado em continuação, detalha a situação da malha na Baixada Santista e a localização dos quatro pátios ferroviários que fazem a conexão entre as diferentes linhas. Por ele percebe-se, com mais facilidade, a movimentação dos diferentes trens no acesso às duas margens do Porto de Santos (MD = margem direita e ME = margem esquerda).

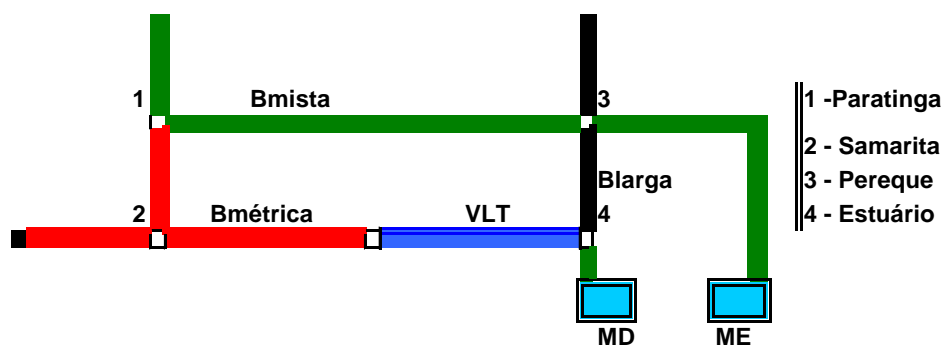
A linha verde é dotada de bitola mista, permitindo acesso à margem esquerda para os trens das duas bitolas e, para a margem direita, apenas para os trens de bitola larga.

A linha preta é dotada de bitola larga, permitindo acesso às duas margens do Porto.

A linha vermelha é dotada de bitola métrica; desativado o acesso à margem direita pelo trajeto que cruzava a área urbana de Santos (linha em azul), os trens de bitola métrica passaram a ter acesso apenas à margem esquerda pela linha de bitola mista.

Um antigo projeto, elaborado pela FEPASA previa a instalação de uma via em bitola mista entre os pátios de Pereque (3) e Valongo (4), fronteira da linha da RFFSA com a malha da Codesp. O projeto da FEPASA tinha por objetivo a desativação da linha entre Samarita (2) e Estuário (4), ponto de conexão com a malha da Codesp. Chegou-se a se elaborar minuta de um Convênio entre a FEPASA e a RFFSA, pelo qual uma das vias da linha da RFFSA, entre Pereque e Valongo seria dotada de terceiro trilho, permitindo que os trens de bitola métrica passassem a ter acesso às duas margens a partir de Pereque.

No entanto, tendo em vista o posicionamento intransigente das áreas operacionais das duas empresas em relação a uma cláusula da minuta do Convênio, bloqueou a assinatura do Convênio. Depois da privatização dos serviços o Convênio foi engavetado e assim permanece até os dias de hoje. A adoção de uma quarta bitola na rede (bitola universal), para substituir a linha da FEPASA no trecho entre a ponte do Mar Pequeno, em São Vicente e a margem direita do Porto, consolidou definitivamente a situação atual.



Esquema 2 – Malha Ferroviária da Baixada Santista

A batalha perdida pela FEPASA em sua proposta, ao Governo Federal, de incorporar a antiga EF Santos a Jundiá (SR-4 da RFFSA) ao programa de privatização da malha paulista eternizou os conflitos operacionais já existentes entre as ferrovias estatais. Nem os pareceres jurídicos elaborados na época, por alguns dos mais notórios juristas do país, de que, constitucionalmente, a concessão da SR-4 seria atribuição do Estado de São Paulo, foi capaz de sensibilizar os gestores federais do processo de privatização das ferrovias brasileiras.

O território das ferrovias continua com os mesmos limites que os demarcavam quando as linhas pertenciam a empresas estatais; com um agravante: um novo concessionário (VLT) chegou à região, ocupando parte da linha que fora da FEPASA e nele implantando uma nova bitola que inviabiliza sua interligação com qualquer outra das três concessionárias que atuam na região, até mesmo a possibilidade de se implantar um serviço de trens-turísticos entre São Paulo e Santos, a exemplo das litorinas que descem a Serra entre Curitiba e Paranaguá. Lamentável, mesmo porque a paisagem que se descortina da Serra do Mar e da Baixada Santista pela linha da ex-Fepasa é tão atraente que, durante vários anos, a Avon, empresa com sede no bairro de Santo Amaro, realizava sua festa de fim de ano, em uma viagem pela Serra nos trens de passageiros.

II) Tabelas e gráficos

A análise das tabelas e gráficos apresentados a seguir mostra que, com a operacionalização da via de bitola mista entre Boa Vista e Perequê, a linha da SR-4, entre Jundiá e Cubatão, vem perdendo, progressivamente, importância como eixo de ligação entre o Planalto Paulista e a Baixada Santista. A capacidade da linha da FEPASA, estimada em 7,2 milhões de toneladas anuais, por sentido, mostra-se ainda capaz de absorver maior volume de cargas, horizonte pouco ameaçado pela operação dos últimos anos.

Cabe questionar-se a possibilidade de que esta ligação possa absorver todo o movimento de cargas entre o Planalto e a Baixada Santista, liberando a linha entre Ribeirão Pires e Jundiá preferencialmente para os trens suburbanos da CPTM e apenas para as cargas com origem/destino na Grande São Paulo ou na região do Vale do Paraíba.

III) Fontes de dados

O presente trabalho analisa o movimento das cargas nas linhas da FEPASA, no período de 1989 a 1994. Para tanto foram utilizados os relatórios anuais Origem//Destino/Produto (ODP/DOP) da FEPASA.

O tráfego mútuo com a RFFSA/SR-4 é analisado através das trocas efetuadas na estação de Jundiá. Não nos tendo sido possível confrontar o tráfego mútuo com os relatórios similares da RFFSA, admitiu-se que todas as cargas trocadas com a FEPASA em Jundiá estivessem relacionadas com a Baixada Santista. A única exceção assumida foi a carga de bauxita que, tendo origem no sul de Minas Gerais, cruza a área urbana da São Paulo, em direção a Jundiá com destino ao município de Sorocaba (estação de Alumínio). Foi para criar uma rota de contorno da RMSP para estas cargas que se defende a proposta de implantação da Asa Sul do Ferroanel.

A Asa Norte do Ferroanel, proposta recente da presidência da FEPASA, visa facilitar o acesso ao porto de Sepetiba.

ANEXOS

Anexo I – Cargas de passagem pela área urbana da Grande São Paulo – Linha Boa Vista/Cubatão (Via SR-4)

1.1 – Cargas com Origem FEPASA e Destino Jundiaí (estação da SR-4).

Os volumes de cargas em bitola larga oriundas da FEPASA e que utilizam a linha da SR-4 caíram, progressivamente durante o período analisado, evidenciando a sua transferência para a linha Mairinque/Santos. As cargas oriundas da linha da SR-10, antiga Noroeste, apesar de serem originadas em linhas de bitola métrica, continuam aparecendo em Jundiaí, apresentando, inclusive, um discreto crescimento entre 1992 e 1994. Estas cargas, no entanto, poderiam utilizar a linha Bauru-Santos, sem necessidade de troca de bitola e sem incluir a linha da SR-4 como rota. Vale a pena registrar a logística de transporte adotada pelas empresas, através da troca de material rodante e da passagem por trechos ferroviários de grande movimento, no caso, a linha entre Itirapina e Boa Vista.

| MALHA | 1.989 | 1.990 | 1.991 | 1.992 | 1.993 | 1.994 |
|--------------------|------------------|------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| LARGA (L) | 1.635.703 | 1.016.012 | 450.502 | 354.388 | 273.072 | 202.284 |
| MÉTRICA (M) | 198.926 | 130.032 | 157.045 | 97.222 | 114.086 | 250.608 |
| TOTAL (T) | 1.834.629 | 1.146.044 | 607.547 | 451.610 | 387.158 | 452.892 |
| M/T % | 10,84 | 11,35 | 25,85 | 21,53 | 29,47 | 55,34 |

Tabela 1- cargas com destino a Jundiaí

1.2 – Cargas com Destino FEPASA e Origem em Jundiaí (estação da SR-4)

As cargas que circulam pela SR-4, com destino às linhas da FEPASA, mantêm a presença, ainda que de pequena importância, de cargas com origem na Baixada Santista, que poderiam circular pela linha Santos-Mairinque, evitando a passagem pela área central de São Paulo.

A carga de bauxita, não incluída na tabela 2, com destino a Sorocaba, já citada, surge nos relatórios anuais da FEPASA a partir de 1993, nos seguintes valores:

1993: 51.024 toneladas/ano;

1994: 210.024 toneladas/ano.

| MALHA | 1.989 | 1.990 | 1.991 | 1.992 | 1.993 | 1.994 |
|--------------------|----------------|----------------|---------------|---------------|----------------|----------------|
| MÉTRICA (M) | 23.355 | 6.272 | 2.050 | 8.683 | 2.640 | 2.363 |
| LARGA (L) | 233.571 | 110.743 | 96.075 | 78.023 | 211.316 | 179.134 |
| TOTAL (T) | 256.926 | 117.015 | 98.125 | 86.706 | 213.956 | 181.497 |
| M/T % | 9,09 | 5,36 | 2,09 | 10,01 | 1,23 | 1,30 |

Tabela 2 – cargas com destino FEPASA

1.3 – Resumo: Cargas com Origem e Destino à FEPASA em tráfego mútuo com a SR-4 em Jundiaí

O gráfico indica, com clareza, que a transferência de cargas, de Jundiaí para Mairinque ocorre, principalmente, nas cargas com origem nas linhas da FEPASA (destino Jundiaí).

O crescimento verificado no período 1992/1994 se deve a cargas com origem nas linhas da RFFSA, na Baixada (origem Jundiaí). Estas cargas poderiam usar a linha Santos/Mairinque que, na rota de subida da Serra, apresenta maior ociosidade.

| MALHA | 1.989 | 1.990 | 1.991 | 1.992 | 1.993 | 1.994 |
|--------------------|------------------|------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| LARGA (L) | 1.834.373 | 1.146.044 | 607.547 | 451.610 | 387.158 | 452.892 |
| MÉTRICA (M) | 256.926 | 117.015 | 98.125 | 86.706 | 213.316 | 181.497 |
| TOTAL (T) | 2.091.299 | 1.263.059 | 705.672 | 538.316 | 600.474 | 634.389 |

Tabela 3 – cargas da FEPASA em tráfego mútuo com a SR-4

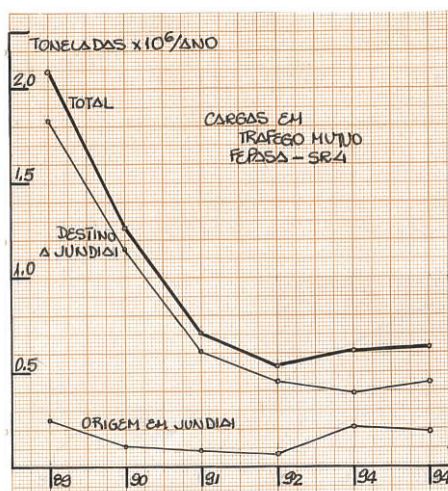


Gráfico 1 – Cargas FEPASA em tráfego mútuo com SR-4

Anexo II – Cargas que circulam pela Serra do Mar

2.1 – Cargas de passagem pela linha Mairinque-Santos (via FEPASA)

O progressivo crescimento do volume de cargas em bitola larga, pela linha Mairinque-Santos, se confrontado com a diminuição da utilização da linha da SR-4, demonstra o potencial que a linha da FEPASA teria em absorver o movimento das cargas entre o Planalto e a Baixada.

Teoricamente, para o trem-tipo padrão, de 3.000 toneladas brutas, a capacidade de descida da linha Mairinque-Santos situa-se por volta de 7.200.000 toneladas brutas anuais (3.000 toneladas x 8 circulações diárias x 25 dias úteis mensais x 12 meses), horizonte que se apresenta ainda com folga razoável.

| MALHA | 1.989 | 1.990 | 1.991 | 1.992 | 1.993 | 1.994 |
|--------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|
| LARGA (L) | 303.031 | 768.016 | 921.255 | 1.282.422 | 1.237.061 | 831.026 |
| MÉTRICA (M) | 903.209 | 1.004.606 | 1.208.596 | 1.275.490 | 1.415.913 | 1.775.069 |
| TOTAL (T) | 1.206.240 | 1.772.622 | 2.129.851 | 2.557.912 | 2.652.974 | 2.606.095 |
| M/T % | 74,88 | 56,67 | 56,75 | 49,86 | 53,37 | 68,11 |

Tabela 4 – Cargas pela ligação Mairinque/Santos

2.2 – Conjunto das cargas que circulam pelas linhas da Serra (em todos os sentidos)

Se consideradas todas as cargas que desceram, em 1994, pelas linhas da FEPASA e SR-4 para o litoral, obtemos o valor de 3.535.515 toneladas, correspondendo a 49,10% da capacidade teórica da Serra.

A tabela e os gráficos apresentados a seguir resumem os valores apresentados anteriormente.

Sob forma gráfica é mais fácil confrontar o movimento nas rotas de carga via Mairinque (Perequê) e Jundiaí (via CPTM).

Os gráficos mostram que, a partir de 89, o crescimento do volume de cargas que descem para o litoral através da linha da FEPASA reflete de forma considerável na circulação de cargas pela linha da RFFSA/SR4. A presença residual de cargas com origem nas linhas da SR-10 (Noroeste), em bitola métrica, com destino a Jundiaí, resulta em um uso inadequado da malha ferroviária do Estado.

| VIA | | 1.989 | 1.990 | 1.991 | 1.992 | 1.993 | 1.994 |
|--------------|----------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|
| MAIRINQUE | Q | 2.179.278 | 2.773.877 | 2.719.618 | 3.325.488 | 3.496.009 | 3.082.623 |
| JUNDIAÍ | J | 1.834.378 | 1.146.044 | 607.547 | 451.610 | 387.158 | 452.892 |
| TOTAL | T | 4.013.656 | 3.919.921 | 3.327.165 | 3.777.098 | 3.883.167 | 3.535.515 |
| J/T % | | 45,70 | 29,24 | 18,26 | 11,96 | 9,97 | 14,69 |

Tabela 5 – Cargas pelas linhas da Serra do Mar

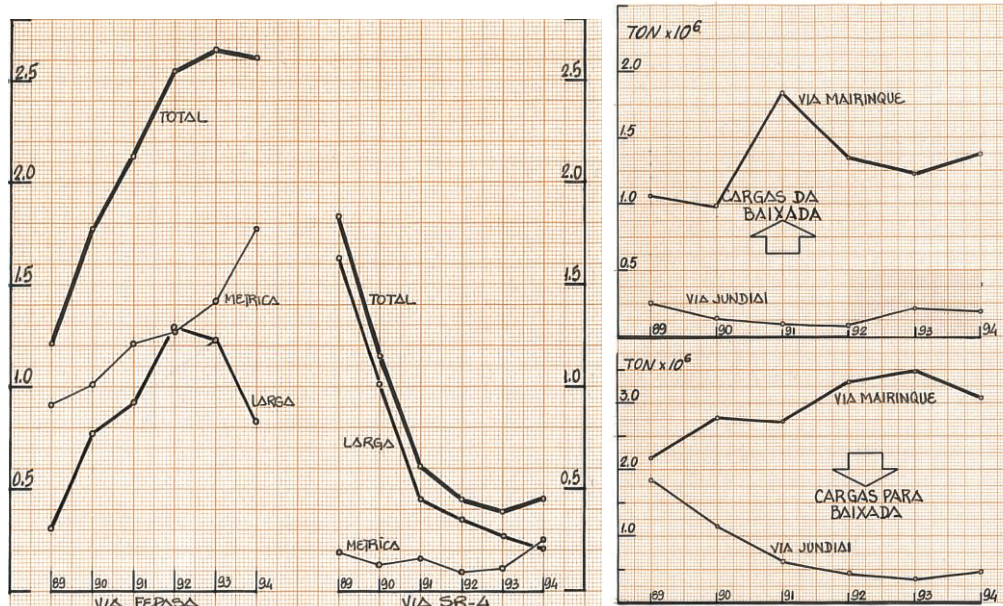


Gráfico 2 – Cargas pela Serra do Mar (linha FEPASA e linha SR-4)
Gráfico 3 – Cargas pela Serra do Mar, fluxos de subida e descida

Estes gráficos mostram o conjunto dos movimentos de cargas entre o Planalto e a Litoral, nos dois sentidos.

Nota-se que a geração de cargas no litoral apresenta, entre 92 e 94, ligeiro crescimento nas circulações pela linha da SR-4, enquanto decresce o movimento pela FEPASA. Explica-se tal fato por ser o litoral área de captação de cargas pela RFFSA.

Por outro lado, e já descrito anteriormente, a retomada do movimento de cargas para o litoral, através de Jundiá, se deve ao crescimento das cargas em bitola métrica, com origem na SR-10.

Anexo III – Cargas com Origem e Destino Margem Direita do Porto de Santos

Neste anexo são relacionadas todas as cargas que passam pela linha do TIM, inclusive as que circulam apenas nos trechos ferroviários litorâneos, sem passar pelo trecho da Serra do Mar.

Estas cargas passam, obrigatoriamente, pela linha do TIM, cruzando o centro da cidade de Santos. Para que possam chegar à margem direita do Porto, através da ligação Valongo-Perequê, passando pelo pátio de conexão FEPASA/SR-4, em Cubatão, é necessário implantar-se uma via em bitola mista na linha SR-4, entre os dois pátios citados.

O gráfico abaixo apresenta os volumes de carga que circulam através do TIM, constantes da tabela do anexo III.

| MALHA | 1.989 | 1.990 | 1.991 | 1.992 | 1.993 | 1.994 |
|----------------|------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| MÉTRICA | 1.022.440 | 980.358 | 583.765 | 767.201 | 813.586 | 476.432 |

Tabela 6 – Cargas do Porto de Santos pela linha do TIM

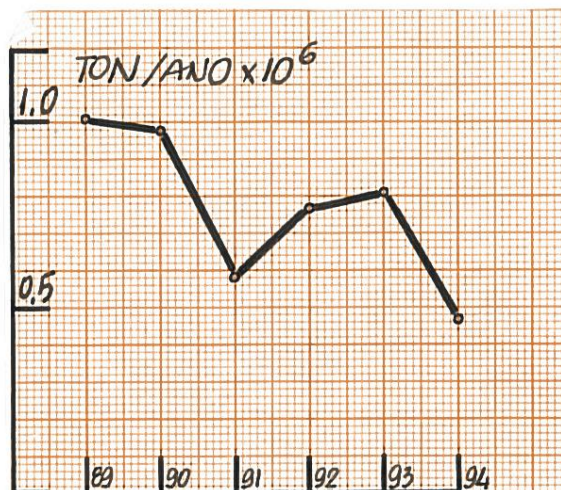


Gráfico 4 – Cargas do Porto de Santos pela linha do TIM

Anexo IV – Cargas em bitola métrica com Origem no Planalto e Destino às duas margens do Porto

Para que a linha de Perequê possa absorver as cargas que passam pela linha do TIM é necessário implantar-e uma linha em bitola mista entre Perequê e Valongo.

| VIA | 1.989 | 1.990 | 1.991 | 1.992 | 1.993 | 1.994 |
|---------|---------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| PEREQUÊ | 903.209 | 1.004.606 | 1.208.596 | 1.275.490 | 1.415.913 | 1.775.069 |
| TIM | 870.850 | 895.563 | 551.174 | 760.256 | 800.870 | 471.963 |
| JUNDIAÍ | 198.926 | 130.032 | 157.045 | 97.222 | 114.086 | 250.608 |

Tabela 7 – Cargas em bitola métrica para as duas margens do Porto

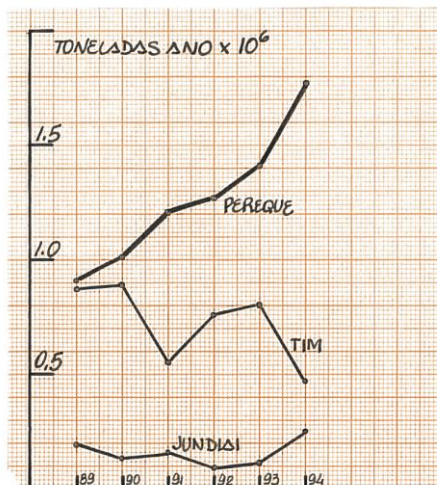


Gráfico 5 – Cargas em bitola métrica segundo as linhas de descida da Serra

Anexo V – Destino das cargas com Origem em bitola métrica na SR-10 (Noroeste)

As cargas que chegam a Bauru pela linha da SR-10 (antiga Noroeste) seguem por rotas diferenciadas para chegar ao Porto.

Parte considerável, em valor superior a 50%, passa por uma troca de bitola, ainda em Bauru, seguindo depois para Jundiaí, em linha de bitola larga. De Jundiaí, através das linhas A e D (*atuais 7 e 10*) da CPTM, segue para a Baixada.

O restante das cargas passa pela linha em bitola métrica da FEPASA, na ligação Bauru-Mairinque e, a seguir, em bitola mista na linha Mairinque-Santos, sem troca de bitola.

O trecho Bauru-Botucatu possui pequena capacidade, o que poderia justificar a troca de bitola. Por outro lado, a ligação Bauru-Jundiaí passa por um dos trechos congestionados da FEPASA, entre Itirapina e Boa Vista.

| DESTINO | | 1.989 | 1.990 | 1.991 | 1.992 | 1.993 | 1.994 |
|---------|-------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| JUNDIAÍ | J | 185.626 | 128.971 | 155.504 | 97.222 | 114.086 | 250.608 |
| PEREQUE | P | 47.564 | 5.761 | 1.827 | 90.816 | 85.726 | 153.857 |
| SANTOS | S | 180 | 47.128 | 32.973 | 18.995 | 30.749 | 10.390 |
| SUBT | sem J | 47.744 | 52.889 | 34.800 | 109.811 | 116.475 | 164.247 |
| TOTAL | | 233.370 | 181.860 | 190.304 | 207.033 | 230.561 | 414.855 |
| J/T % | | 79,5 | 70,9 | 81,7 | 47,0 | 49,5 | 60,4 |

Tabela 8 – Destino das cargas com origem na EF Noroeste

O gráfico mostra a relação entre as cargas que, chegando a Bauru pela linha da antiga Noroeste (SR-10), seguem por rotas diferentes.

Nota-se que, desde 1992, aumenta o transporte de cargas com origem em linhas de bitola métrica, rota que inclui a troca de bitola e o conseqüente aumento de quilometragem no trajeto.

Coincidentemente, o exercício de 1992 registra o menor volume de cargas transferidas entre FEPASA e SR-4 na estação Jundiaí (sentido litoral) e a retomada do crescimento do volume de trocas entre RFFSA e a FEPASA para as cargas com origem no litoral (sentido interior).

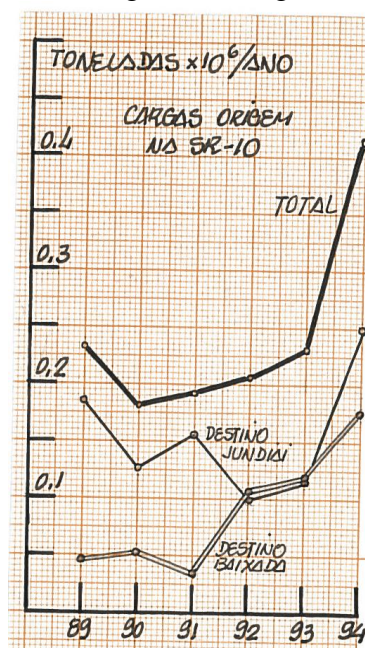


Gráfico 6 – Cargas em bitola métrica da EF Noroeste segundo os pátios de origem

ANEXO VI – ANEL FERROVIÁRIO/HISTÓRICO

Compilação de fatos narrados pelo escritor Frederico de Assis Pacheco Borba no livro “Integração dos transportes ferroviários Metropolitanos” (Serviço de Documentação – Ministério dos Transportes, 1971)

(pontos importantes, selecionados; destaques em negrito incorporados na seleção)

CAPITULO III

... há 17 anos tem sido lembrada a conveniência da construção do Anel Ferroviário de São Paulo, sendo os **primeiros estudos determinados no ano de 1953** pelo então Secretário da Viação e Obras Públicas, o ilustre engenheiro-professor Nilo Amaral, no Governo Lucas Garcez.

... Por seu turno o Governo Federal, por intermédio da **Estrada de Ferro Santos a Jundiaí e por volta do ano de 1960**, também se interessou pela constituição do setor Sul do Anel Ferroviário, realizando projeto para a ligação de sua linha de ponto próximo à estação Capuava, até a linha da Privatização ferrovias paulistas - IE

Sorocabana nas imediações da estação Jurubatuba, tendo até tomado **providências para a expedição do decreto desapropriatório necessário á construção** desse trecho ferroviário.

Pouco depois, porém, a E. F. Santos a Jundiaí, tendo em vista o transporte de minério proveniente do Vale do Paraopeba e destinado à Cosipa, decidiu-se pela construção da ligação da Central do Brasil de ponto próximo à estação Rio Grande da EFSJ, reduzindo o percurso de 40 quilômetros e evitando o tráfego dos trens de minério em trechos de movimento intenso, até as estações de Engenheiro São Paulo e do Pará, no centro da capital paulista.

Por outro lado, o Governo Estadual de São Paulo, **por ato nº 6, de 13 de maio de 1963**, do sr. Secretário de Estado dos Negócios de Transportes, engenheiro Dagoberto Salles e com o objetivo de estudar o Anel Ferroviário de São Paulo, nomeou um **grupo de trabalho**, tendo como presidente e representante daquela Secretaria, o Engº Humberto Soares de Camargo, como representante do Ministério de Viação e Obras Públicas os Engs. Pedro de Andrade Carvalho e Osvaldo Monachesi, como representantes da Diretoria de Viação os Engs. Técito Piratiny do Nascimento e Alexandre César Cococci, como representantes da Prefeitura de São Paulo o eng. Jose Roso Ladeira e o Professor Milton Improta e como representante da E. F. Sorocabana o Eng. Wagner Waneck Martins e o Eng. Frederico de Assis Pacheco Borba, cabendo ao último nomeado os encargos de coligir os elementos necessários ao projeto e relatar os trabalhos.

O grupo de trabalho assim constituído deu rápido e cabal desempenho das funções que lhe foram atribuídas ou seja a apresentação de um anteprojeto do Anel Ferroviário interligando as estradas de ferro sem passar pelo centro da cidade e proporcionando as ligações entre as terminais das linhas do futuro Metropolitano de São Paulo.

O Anel Ferroviário, ... foi dividido em dois setores: Norte e Sul; o Setor Sul tem origem no Km 12 do tronco da Estrada de Ferro Sorocabana, ... segue até 2 quilômetros além da estação de Jurubatuba, ... na extensão de 24 quilômetros; em seguida, por linha a ser construída, e com a extensão aproximada de 35 quilômetros passa junto à Usina Termo-Elétrica Piratininga, ... atravessa os municípios de Diadema e de São Bernardo do Campo, ainda não servidos por estradas de ferro, cruza a Via Anchieta nas proximidades do seu quilômetro 25, junto ao Parque Industrial Automobilístico ... corta o município de Santo André e ... atinge a linha da EF Santos a Jundiaí nas proximidades do seu quilômetro 50, a partir do qual se dirige à localidade de Ouro Fino, no município de Ribeirão Pires, na extensão de 8 km; em Ouro Fino a nova linha entroncará na ligação que esta sendo construída pelo Governo Federal até as proximidades de Jundiapéba da EF Central do Brasil, na extensão de 19 km, término do trecho Sul; mais tarde o DNEF alterou o trecho final para ligar a nova linha na estação Suzano (EFCB).

... poderão ser construídos ao longo do Anel Ferroviário outros nove pátios, não só para descentralizar e descongestionar os atuais do Pará, de Engº São Paulo e de Barra Funda, como proporcionar maiores facilidades para carga e descarga de mercadorias que, em grande parte, são presentemente desviadas para as rodovias, por falta de acesso conveniente, em distância e em operação, aos pátios acima referidos.

LOCALIZAÇÃO DOS PÁTIOS

Assim, poderão ser construídos os seguintes pátios:

- a). na região de Santo Amaro e junto ao Pequeno Anel Rodoviário, **para atender ao grande número de indústrias existentes** ... como para permitir maior facilidade de acesso a Santo Amaro ... que, presentemente, se servem dos pátios de Barra Funda, Pari e Engº São Paulo.
- b). na divisa entre os municípios da Capital e de Diadema, para **servir às 200 pequenas indústrias que serão instaladas** neste último município.
- c). junto à Via Anchieta, para atender ao **Parque Automobilístico** e outras indústrias ...
- d). em ponto próximo à estrada de rodagem que serve ao Clube de Campo do ABC, imediações das divisas entre Santo André, ... Mauá ... e ... Ribeirão Pires, **onde se poderá desenvolver outro parque industrial.**

- e). em Ouro Fino, onde ... **poderão ser instaladas ... indústrias, havendo maior facilidade de transporte.**
- f). próximo ao cruzamento da linha férrea ... com a estrada de rodagem de Suzano onde também **poderão se estabelecer indústrias e núcleos residenciais.**

ANEXO VII – INFORME (datado de 13/10/1996)

ASA SUL DO ANEL FERROVIÁRIO

LIGAÇÃO EVANGELISTA DE SOUZA/MAUÁ/RIBEIRÃO PIRES

O Edital de Licitação da FEPASA poderá considerar a possibilidade de se incluir a Ligação Evangelista de Souza/Mauá como investimento a ser realizado pelo Concessionário. Sob este ponto de vista é importante reter-se as seguintes informações:

1. Estudos para a ligação foram feitos pela BUPEC, no âmbito dos contratos assinados entre esta empresa e a DERSA (SITIC e Macrometrópole). Estes estudos não foram desenvolvidos com grande profundidade, pois apenas visavam obter uma visão mais justa do projeto, permitindo uma primeira avaliação dos custos envolvidos e o possível traçado que a ligação poderia vir a ter, principalmente se considerado que a ligação deverá estar inteiramente contida em áreas de proteção ambiental.
2. Os estudos realizados optaram por um traçado de 39 quilômetros de extensão, dos quais uma parte coincide com o antigo projeto elaborado em 1976, que ligava Jurubatuba a Mauá, passando pela região da indústria automobilística.
3. Os estudos mais recentes do Anel Rodoviário mostram que os projetos dos dois anéis se superpõem no trecho entre a Rodovia dos Imigrantes e a região da estação ferroviária de Mauá. Embora obedecendo a critérios técnicos diferentes (rampas e curvas), a superposição dos traçados poderá mostrar-se interessante, principalmente para a transposição dos braços da Billings, que exigirá obras de arte de grande porte.
4. em dezembro de 1994 foi assinado um Protocolo de Intenções entre a RFFSA, a FEPASA e a ADTP para que, sob a coordenação desta última, fossem elaborados estudos para “promover a integração de transporte de carga na Região Metropolitana de São Paulo”. No entanto, coincidindo com a mudança de governo, o trabalho conjunto das três entidades não teve prosseguimento.
5. em novembro de 1994, enquanto as primeiras reuniões das três entidades buscavam um texto consensual para o Protocolo de Intenções, a BUPEC, consultada informalmente sobre o trabalho que realizou para a DERSA, apresentou, como sugestão um roteiro para os trabalhos.
6. A pesquisa origem/destino, ou Estudo B, realizado pela LOGIT para a montagem do leilão de desestatização da malha Sudeste da RFFSA, apresenta dados mais atualizados, tanto para os fluxos de carga de passagem pela Região Metropolitana, como para os que, a partir dos pólos na área de influência do Anel, poderão vir a ser captados pela Ferrovia, circulando pelo Anel.
7. a EMPLASA coordena os estudos para o Anel Rodoviário, inclusive considerando suas implicações no projeto do Anel Ferroviário. O programa de implantação do Anel Rodoviário poderá sofrer um impulso muito forte a partir da posse dos novos prefeitos, principalmente do prefeito de São Paulo, já que sua construção constava do plano de governo de todos os candidatos.
8. documentos BUPEC disponíveis, de estudos contratados pela DERSA:
SITIC/ESP – Sistema Integrado de Terminais Intermodais de Carga do Estado de São Paulo
Plano Diretor de Transporte de Carga na Macrometrópole de São Paulo TCM/SP

ANEXO VIII

Na transcrição, preservadas a formatação e todo o conteúdo da correspondência

São Paulo, 30 de Agosto de 1995

Exmo. Sr. Dr. Plínio Oswaldo Assmann

DD. Presidente do Conselho de Administração da

FEPASA – Ferrovia Paulista S. A.

Não apenas na qualidade de membro do Conselho de Administração mas também como ex Diretor-Presidente da FEPASA, pedimos licença para expor algumas:

Observações sobre a Proposta de Privatização (documento “PLANO ESTRATÉGICO Nº 2 - - Privatização da operação ferroviária da FEPASA” – agosto – 1995)

1. Diferentemente do que ocorre em outros setores (siderúrgico, petroquímico, etc.) os processos de privatização, melhor dizendo de desestatização das atividades ferroviárias podem significar, além do alívio de caixa do Tesouro e da desnecessidade de continuar a suportar déficits operacionais, um sério impacto negativo no desempenho do sistema infra-estrutural de transportes como um todo.

2. De fato, o papel da rede ferroviária não se restringe à realização de um produto mas a servir de suporte econômico a muitas atividades que se desenvolvem no território coberto. A ferrovia no mundo moderno, para ser competitiva no mercado de transportes, tem de se atualizar tecnológica e operacionalmente; uma desestatização que vise apenas, ou predominantemente, resolver o problema de caixa poderá acarretar uma estagnação da atividade, ou ainda um desinteresse do setor privado em assumir determinados segmentos e linhas;

3. Praticamente, se situam apenas na América do Norte as ferrovias com desempenho importante e lucrativo no tráfego de cargas. E a sua evolução para atingir esse estado foi universalmente: a racionalização das operações (fechando linhas, enxugando quadros, automatizando, etc.) e o aumento da escala de suas operações. É fato histórico que a rede ferroviária americana se reduziu ao longo do tempo, passando de mais de 400 000 Km para os atuais 250 000 Km, sendo que observadores daquele país julgam que cerca de metade do remanescente ainda não atinge rentabilidade e está condenada à extinção. Mas, mais importante do que isso é o fato de, através de sucessivas fusões, as ferrovias de melhor desempenho dispõem hoje de malhas extensas (10 000 a 40 000 Km) estando neste momento em curso um processo de fusão entre a Burlington e a Santa Fé para constituir uma malha de 60 000 Km. À luz dessa realidade econômica parece pouco provável o sucesso de privatização de uma FEPASA dividida em quatro partes, voltando de certa forma às antigas ferrovias que a compuseram. O risco incorrido é evidente: falta de interessados em algum trecho, obrigando o Estado a manter a operação ferroviária (tal como ocorreu na Argentina com cerca de 10 000 Km.). Acima de tudo, o encargo que restará à FEPASA de coordenar a operação de quatro empresas, uma vez que os fluxos de transportes ultrapassam os limites da divisão.

4. Acertadamente a administração da FEPASA advoga a inserção de trechos da RFFSA no mesmo processo de desestatização. A divisão em malhas, ignorando a FEPASA, não tem sentido porque o mercado de transporte ferroviário não está ligado à empresa ferroviária mas sim à linha que o realiza e à região geo-econômica servida. Ao contrário do que se afirma no Documento em pauta, a FEPASA se pronunciou em 1994, em tempo hábil e por escrito, junto à Comissão de Desestatização e posteriormente ao Ministério dos Transportes refutando o modelo adotado. Em particular, entendíamos que não apenas a SR.4 deveria compor a malha regional a ser privatizada no Estado mas também a SR.10 e até parte da SR.3 no trecho paulista, dando ao conjunto um caráter infra-estrutural de amplitude regional (malha de conexão entre a Hinterlandia e os Portos do Sudeste assim como de interligação entre Norte e Sul do continente). A diferença de bitola não é determinante uma vez que há recursos tecnológico hábeis para se fazer transferências intra-modais e, se a demanda o justificar, promover a unificação (como já ocorrido em São Paulo, entre Araraquara e Presidente Vargas, ou então, abundantemente nos EUA após a guerra de secessão).

5. Apenas para ilustrar este depoimento: após a manifestação junto à Comissão de Desestatização, acima referida, então presidida pelo Dr. André Montoro Filho, recebemos uma

visita dos representantes do BNDES e do Ministério dos Transportes, os quais após discorrerem sobre o modelo adotado, afirmaram que a FEPASA não havia sido incluída porque entendiam que o Governo do Estado não se interessara pela privatização. Segundo se constatou então, não houve consulta formal e nem tampouco os estudos forma colocados à disposição do Estado de São Paulo.

6. Para finalizar: julgamos a escolha do modelo e do processo de desestatização da FEPASA extremamente delicados, porque, basicamente, o Estado não gera ou consome grandes quantidades de cargas tipicamente ferroviárias (granéis energéticos, minerais, etc.) e a presença da Estrada de Ferro no Estado só tem sentido se servir de elo eficiente entre origens-destinos fora do território paulista. Daí a importância de uma administração ferroviária forte e integrada com as malhas vizinhas. Aliás, as preocupações aqui expedidas sobre a escala da malha ferroviária também se aplicariam ao território nacional dada a pequena extensão de suas linhas.

Permanecemos à disposição

Respeitosamente

Oliver Hossepian Salles de Lima

Notação das linhas ferroviárias citadas pelo autor

SR.4 – antiga Estrada de Ferro Santos a Jundiaí.

SR.3 – antiga Estrada de Ferro Central do Brasil (Vale do Paraíba)

SR.10 – antiga Estrada de Ferro Noroeste, trecho Bauru/Mato Grosso

() – Versos de Fernando Pessoa, relatando a situação de um barco que navega, em abandono.*