

Prancha A-002

Título: Bacia do Alto Tietê - Região Metropolitana de São Paulo - Principais eixos e pólos estruturadores

Escala: 1:250.000

Conteúdo:

1. Dados do território: hidrografia, limite da BHAT, limites das sub-bacias e topografia.
2. Dados político-administrativos: limite da RMSP, limites de municípios.
3. Infra-estrutura (existente e diretrizes): Ferroanel, CPTM, Rodoanel, rodovias interestaduais, rodovias estruturais urbanas.

Descrição: Essa prancha mostra os eixos estruturadores: ferroviários, rodoviários e hidroviários numa escala que abrange toda a área da RMSP, incluindo o Hidroanel como parte integrante desse contexto e fundamental para a articulação dos eixos existentes.

Considerações adicionais: Ferroanel, Rodoanel e o ramal ferroviário Suzano - Rio Grande da Serra

O ramal ferroviário Suzano - Rio Grande da Serra (SUZ-RGS), construído no fim da década de 60, é o único trecho implantado do Ferroanel proposto em 1953. A idéia da criação do Anel Ferroviário surgiu basicamente em função da inexistência de acessos ferroviários às instalações do parque industrial do ABCD, especialmente em Diadema e São Bernardo do Campo. Apesar de ser considerado inadiável, o projeto completo do Ferroanel nunca foi construído e o parque industrial continua sem conexão ferroviária. Do projeto original, apenas o ramal que liga Suzano a Rio Grande da Serra foi construído, com a finalidade de transportar o minério do vale do Paraopeba, em Minas Gerais, com destino a Companhia Siderúrgica Paulista (COSIPA), em Cubatão. Atualmente sob concessão da empresa MRS Logística SA, o ramal ferroviário transporta até hoje a carga que viabilizou sua construção.<sup>2</sup>

Desde a década de 60, em especial após a abertura da Rodovia Índio Tibiriçá (SP-031) e do eixo ferroviário SUZ-RGS, a região experimentou uma urbanização expressiva. Esse fenômeno tende a se agravar com a conclusão do trecho Leste do Rodoanel, previsto para 2014. Para não ver transformado o que deveria ser uma via expressa de carga em uma rodovia urbana, o Governo do Estado de São Paulo definiu, como diretriz do projeto do Rodoanel, um reduzido número de conexões com o viário existente. Porém, a partir do momento em que um vetor de infra-estrutura é implantado sem uma política de desenvolvimento urbano, assume-se o risco de que a urbanização em seu entorno aconteça de modo informal e precário.<sup>3</sup>

Assim como não é adequado que o Rodoanel se firme como vetor de urbanização, também não é adequado que um ramal ferroviário de carga, como o ramal SUZ-RGS, mantenha-se em uma zona de expansão urbana. A relação da ferrovia de carga com o entorno urbanizado é problemática: a faixa de domínio atrai moradias informais; há risco de acidentes; a qualidade ambiental é prejudicada devido ao ruído; a ferrovia configura-se como barreira urbana.

Por esse motivo, entendemos que o novo Ferroanel deve ser implantado dentro da faixa de desapropriação do Rodoanel em seus trechos Sul, Leste, e parte do Norte, de modo a servir as indústrias e centros logísticos ao longo de todo este eixo. A antiga faixa de domínio pode assim ser liberada para receber uma linha de passageiros de média capacidade ligando duas estações da CPTM de linhas diferentes.

Sob a ótica arquitetônica e urbanística, o Veículo Leve sobre Trilhos (VLT) é pertinente para ocupar os 28,5km do antigo leito da ferrovia de carga, transformado em parque fluvial urbano nesta proposta. Estando conectada ao sistema de alta capacidade, a região pode se tornar um pólo de desenvolvimento urbano, notadamente para a construção de habitação social. Desta forma o VLT absorve as pressões de

<sup>2</sup> Fonte: AGEM (Agência Metropolitana da Baixada Santista). Estudos Técnicos, Diagnósticos e Diretrizes para Organização do

Sistema de Transportes de Carga na Região Metropolitana da Baixada Santista. São Paulo: Agem, 2001 (<http://www.agem.sp.gov.br/>, acessado em maio de 2011).

<sup>3</sup> Fonte: LABHAB FAU-USP (Laboratório de Habitação e Assentamentos Humanos da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da

Universidade de São Paulo). Avaliação do trecho oeste do Rodoanel - Impactos urbanísticos do trecho oeste do rodoanel Mário Covas, São Paulo: Labhab, 2005.

urbanização existentes e agravadas com implantação do trecho Leste do Rodoanel e passa a ser o principal eixo estruturador do transporte público de passageiros na Cidade-Canal. (Vide capítulo 6 do Relatório Conceitual e item 2.2.6. deste Memorial)

#### VLT Suzano - Rio Grande da Serra

Extensão: 28,5km ao longo do antigo leito da Alça ferroviária Suzano - Rio Grande da Serra;

Início: Estação Suzano da Linha 11 da CPTM;

Fim: Estação Rio Grande da Serra da Linha 10 da CPTM.

#### Ferroanel Sul

Extensão: 49km, sendo 15km utilizando o antigo leito do ramal Jurubatuba e 34km novos ao longo do eixo do trecho Sul do Rodoanel;

Início: Ramal Jurubatuba da E. F. Sorocabana, entre a estação Varginha e a antiga estação Colônia;

Fim: Linha 10 entre as estações Guapituba e Riberão Pires.

#### Ferroanel Leste

Extensão: 31,5km ao longo do eixo do trecho leste do Rodoanel;

Início: Linha 10 da CPTM entre a estação Guapituba e Riberão Pires;

Fim: Variante do Parateí da E. F. Central do Brasil, entre a estação Manoel Feio e a antiga estação Pinheirinho.

#### Ferroanel Norte

Extensão: 66km, sendo 9km acompanhando o traçado do trecho norte do Rodoanel e 57km em uma nova via;

Início: Variante do Parateí da E. F. Central do Brasil, entre a estação Manoel Feio e a antiga estação Pinheirinho;

Fim: Estação Campo Limpo da Linha 7 da CPTM.