Empreendimentos ferroviários do DNIT

MARIO DIRANI*

DIVULGAÇÃO

O Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), por intermédio da sua dliretoria de Infraestrutura Ferroviária, tem como principal atribuição, na qualidade de proprietário da malha ferroviária arrendada às concessionárias, a execução de obras que visam à eliminação de conflitos entre a ferrovia e as vias urbanas, uma vez que tais obras não estão previstas nos contratos de concessão. Para orientá-lo quanto à necessidade deste tipo de intervenção, o DNIT contratou em 2009 um estudo denominado Programa Nacional de Segurança Ferroviária em Áreas Urbanas (Prosefer), estudo que foi concluído no início de 2011. Foram percorridos 17 corredores ferroviários, nos quais circularam 95,5% das cargas transportadas no ano de 2009, totalizando mais de 15 000 quilômetros de ferrovias em 16 estados e 596 municípios. Foram analisados mais de 5 600 cruzamentos e, como resultado, foram propostas soluções para 692 cruzamentos e relacionados 217 empreendimentos cuja execução demandará 7 bilhões de reais (base 2009). As soluções vão desde a simples melhoria na sinalização, que pode ser realizada pela concessionária, até a construção de transposições (viadutos e passagens inferiores), contornos e variantes ferroviárias.

O DNIT já executou diversas obras de transposição à linha férrea, as quais, além de maior segurança à população urbana, trazem melhorias à operação ferroviária, com a redução de acidentes e aumento da velocidade das composições. Podemos destacar, ainda, as obras que retiram totalmente a ferrovia do meio urbano, como, por exemplo, os contornos de Três Lagoas (MS) e Araraquara (SP), este último dependendo ainda da transferência das oficinas de locomotivas e vagões para o pátio de Tutoia, a fim de eliminar totalmente a circulação de trens na área urbana do município.

Em relação aos Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA), o DNIT contratou estudos para o Contorno Ferroviário de Curitiba, no Paraná (ramal Oeste e contorno Leste) e para a Variante Ferroviária de Mirassol, São José do Rio Preto e Cedral, no Estado de São Paulo, empreendimentos que, quando executados, além da segurança para a população, trarão enormes benefícios à operação ferroviária.

Entretanto, apesar do foco nos empreendimentos que visam a eliminação de conflitos, o DNIT vem desenvolvendo também o projeto básico da Ferrovia Litorânea de Santa Catarina, com 245 quilômetros de extensão, dividida em dois lotes: Imbituba-Tijucas, com 126 quilômetros, e Tijucas-Araquari, com 119 quilômetros. Esta ferrovia, quando implantada, ligará os principais portos do litoral catarinense e fará com que a Ferrovia Teresa Cristina deixe de ser uma ferrovia isolada. Outra função importante da Ferrovia Litorânea será a de distribuição aos portos das cargas provenientes do Corredor Ferroviário de Santa Catarina, ou, como ficou mais conhecida, a Ferrovia do Frango, cujo Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental foi contratado pela Valec e encontra-se em fase de conclusão. Terá início em Dionísio Cerqueira, na fronteira com a Argentina, passando por Chapecó e finalizando em Itajaí.

As características técnicas da Ferrovia Litorânea de Santa Catarina são as seguintes: bitola mista, de 1,00m e 1,60m; raio mínimo de 400m; rampa máxima de 1,00%; tangente mínima de 45,00m; plataforma de terraplenagem de 8,00m; plataforma de superestrutura de 3,40m; gabarito vertical para contêiner duplo (double stack); trilho TR-57 longo soldado; dormentes de concreto na linha e de madeira tratada nos Aparelhos de Mudança de Via (AMVs).

Os portos de Santa Catarina movimentaram, em 2012, cerca de 32 milhões de toneladas de cargas gerais e, em contêineres, cerca de 1,4 milhão de TEUs (Twenty feet Equivalent Unit). Esta quantidade de carga, que chegou aos portos principalmente por via rodoviária – tendo como principal artéria a BR-101 –, poderá ser muito melhor atendida e distribuída com a implantação da Ferrovia Litorânea, principalmente se feita em conjunto com o Corredor Ferroviário de Santa Catarina.

*Mario Dirani é assessor da diretoria de Infraestrutura Ferroviária do DIF/DNIT
E-mail: mario.dirani@dnit.gov.br