

1.0 ACESSOS TERRESTRES

O Porto de Itaguaí pretende captar fluxos de cargas numa área de influência que alcança o interior de São Paulo, os cerrados do Centro Oeste, os Estados de Minas Gerais e do Rio de Janeiro, assim como a faixa meridional do Espírito Santo que não é polarizada pelo complexo portuário de Vitória. Para tanto a articulação do sistema de transportes que vertebra sua região de influência, torna-se elemento preponderante para alcançar tal objetivo.

Figura 1.0: Representação dos Acessos Terrestres ao Porto de Itaguaí

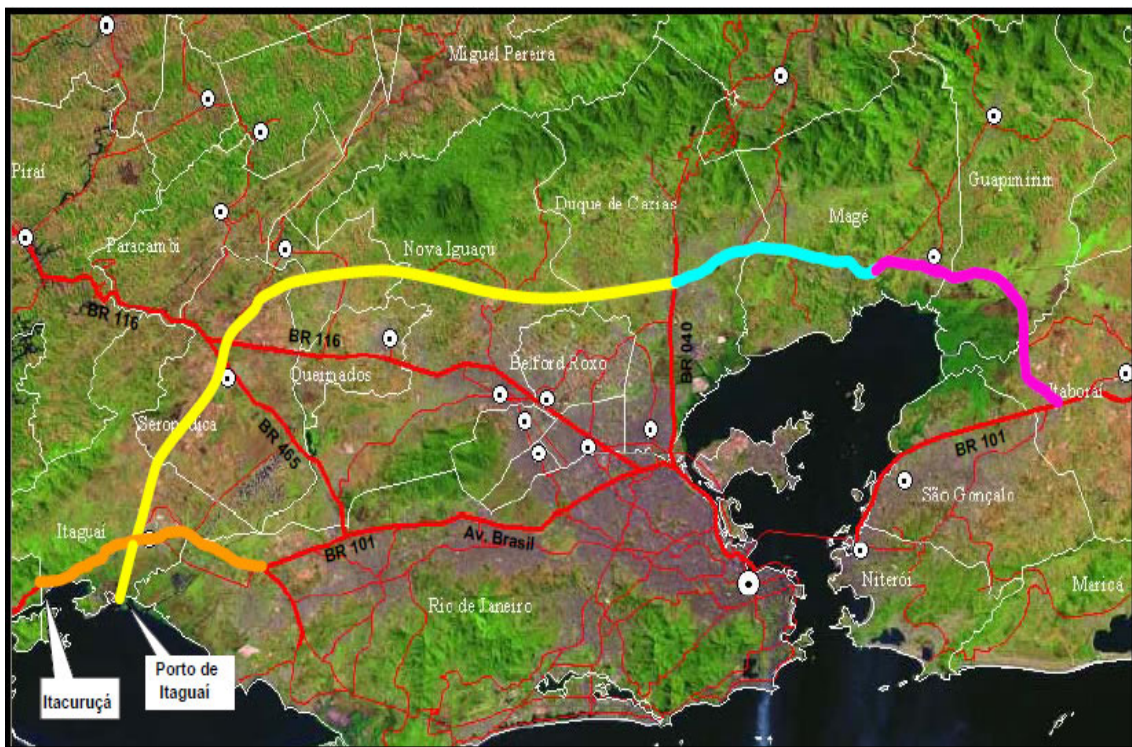


1.1 Transporte Rodoviário

A infra-estrutura rodoviária que atende a movimentação de cargas de/para o Porto de Itaguaí é formada, principalmente, pelo conjunto de rodovias que abrangem a BR-101 (Rio-Santos), a BR-465 (antiga Rio-São Paulo), a BR-116 (Rodovia Presidente Dutra), a BR-040 (Rio-Juiz de Fora) e as rodovias estaduais RJ-099 (Piranema) e a RJ-105 (Estrada de Madureira).

A requalificação do sistema infra-estrutural rodoviário abrange iniciativas de âmbito institucional e físico. A implantação do Arco Rodoviário do Rio de Janeiro, a BR-493 (antiga RJ 109), projeto de grande alcance econômico e social, ligando a Cidade do Rio de Janeiro e diversos Municípios da Baixada Fluminense, compreende segmentos que se desenvolvem perpendicularmente aos grandes eixos rodoviários que convergem para a Cidade do Rio de Janeiro: BR-101/RJ sul, BR-116/RJ sul, BR-040/RJ, BR-116/RJ norte e BR-101/RJ norte. Potencialmente, o Arco Rodoviário do Rio de Janeiro inclui ainda trecho da BR-101/RJ sul, exercendo basicamente, três funções de transporte: a) acesso de/para o Porto de Itaguaí a toda malha rodoviária do país através dos cinco grandes eixos conectados pelo projeto; b) permitir a ligação transversal entre os cinco grandes eixos rodoviários que convergem para a Cidade do Rio de Janeiro, sem que seja necessário utilizar conexão pela Avenida Brasil e Ponte Presidente Costa e Silva, já saturadas em períodos de pico; c) aumentar a acessibilidade entre os municípios lindeiros ao Arco Rodoviário do Rio de Janeiro que atualmente só se conectam através de percursos mais longos que utilizam os grandes eixos rodoviários convergentes para a Cidade do Rio de Janeiro.

Figura 1.1: Representação Arco Rodoviário de Acesso ao Porto de Itaguaí



Na área de influência imediata do porto encontram-se ainda importantes corredores de transporte formados por avenidas de acesso às áreas centrais dos bairros de Santa Cruz e Guaratiba, na cidade do Rio de Janeiro, e dos Municípios de Itaguaí e Mangaratiba. A BR-101, que cruza toda a região litorânea do país, desde a região nordeste até a região sul, na área do porto é formada pela Avenida Brasil e pela Rodovia Rio - Santos. A Avenida Brasil possui cerca de 56 km de extensão, tendo início na Rodoviária Novo Rio, no Centro da Cidade do Rio de Janeiro, até o entroncamento com a Avenida João XXIII, no Bairro de Santa Cruz, sendo um dos principais acessos à área central da cidade do Rio de Janeiro e importante via de ligação dos bairros da Leopoldina e da Zona Oeste.

Da área central da Cidade até o Bairro de Guadalupe, a Avenida Brasil é constituída de uma pista central, em cada sentido, de trânsito rápido, com 4 faixas de rolamento, sendo 2 centrais, com velocidades máximas de 100 km/h. Uma faixa à esquerda é exclusiva para ônibus e uma à direita para caminhões. Existem faixas com velocidade máxima de 80 km/h, e uma pista lateral de trânsito local, constituída por 2 faixas, com velocidade máxima de 60 km/h.

A Avenida Brasil apresenta graves problemas operacionais resultantes do elevado volume de tráfego, estimando-se um volume médio diário de tráfego superior a 100 mil veículos/dia em seus segmentos mais carregados, sobretudo nas áreas próximas ao centro da cidade do Rio de Janeiro.

O trecho final da Avenida Brasil, a partir do trevo com a Rio-Santos segue em uma extensão de cerca de 3 km, em direção à área central de Santa Cruz, em pista simples e duplo sentido de tráfego, com baixa movimentação, até a interseção com a Avenida João XXIII, sem sinalização rodoviária e com o pavimento em regular estado de conservação. A Rodovia Rio-Santos, a partir de Santa Cruz, no entroncamento com a Avenida Brasil, segue em direção ao litoral norte do estado de São Paulo, até Santos.

A Rodovia Rio-Santos é o principal acesso às praias do litoral sul fluminense e norte paulista, atraindo um contingente populacional bastante significativo em finais de semana, nos meses de verão e nos feriados prolongados. Nos períodos de maior afluxo de turistas a situação se agrava, pois ao tráfego de veículos de carga é acrescida a circulação de veículos de passeio que demandam as praias da região do litoral sul fluminense e norte paulista, quando o volume de tráfego chega a atingir valores superiores ao dobro da média diária anual, sendo freqüentemente verificadas retenções de tráfego, que se estendem pela Avenida Brasil.

Está prevista a duplicação do segmento entre o entroncamento com a Avenida Brasil e

o acesso a Itacuruça, com 28 km de extensão. As condições de circulação e tráfego nesse trecho da Rio-Santos não são satisfatórias devido à elevada participação de veículos de carga, havendo uma grande concentração nos acessos ao Distrito Industrial de Santa Cruz e ao Porto de Itaguaí.

Outro eixo rodoviário importante é formado pela Rodovia BR-465, conhecida como antiga rodovia Rio-São Paulo, que interliga a Rodovia Presidente Dutra (BR-116) com a Avenida Brasil (BR-101), no Bairro de Campo Grande, em uma extensão de 22,8 km. Por se desenvolver transversalmente, também é uma importante via de ligação dos municípios de Mangaratiba e Itaguaí, a partir da RJ-099, e de parte da zona oeste carioca com o noroeste do estado do Rio de Janeiro e com as cidades paulistas.

A BR-465 possui pista simples, com duplo sentido de tráfego, à exceção de um pequeno segmento, com duas pistas separadas por canteiro central, junto ao acesso à Universidade Rural. A BR-465 caracteriza-se pela elevada participação relativa de veículos de carga em tráfego médio diário, devido sua utilização por caminhoneiros, como fuga ao pagamento do pedágio da Dutra, no sentido São Paulo - Rio de Janeiro.

Isto acarreta uma sobrecarga no pavimento da rodovia e, conseqüentemente, o aparecimento de irregularidades na pista, demandando obras de recuperação, que nem sempre são realizadas na época necessária. A rodovia apresenta alguns pontos críticos, com alto risco de acidentes, em função de interseções com intenso fluxo de veículos e má sinalização, como são os casos de suas ligações com a RJ-099, a Avenida Brasil e a travessia do centro do Município de Seropédica.

A RJ-099 atravessa áreas do Município de Itaguaí, desenvolvendo-se em pista única e com duplo sentido de tráfego, interligando as rodovias federais BR-465 e BR-101, e estas com a área central de Itaguaí. Possui 14,2km de extensão entre as duas BRs citadas, sendo conhecida, localmente, como Reta de Piranema.

Segmentos desta rodovia hoje se encontram inseridos na área urbana de Itaguaí, transformados em ruas e avenidas de acesso ao centro da cidade. As condições de circulação e tráfego nesta rodovia não são satisfatórias em função de suas características físicas e operacionais, sendo elevados os riscos de acidentes. Somente em poucos locais encontram-se implantados acostamentos, a sinalização rodoviária, horizontal e vertical é bastante precária e, em diversos segmentos, inexistente. As interseções com as rodovias

federais e com as estradas locais são caracterizadas como pontos críticos, com elevada incidência de acidentes de trânsito.

O tráfego de veículos pesados representa cerca de 60% do volume médio diário, estimado em mais de 6.000 veículos/dia, sendo a rodovia utilizada, assim como a BR-465, por veículos de transporte de carga como fuga de pedágio e, também, como rota de menor distância, nos deslocamentos entre a área em estudo e o noroeste do estado e o estado de São Paulo.

A RJ-099 integra um trecho do traçado original da rodovia RJ-109, planejada pelo DER/RJ, como ligação entre trechos das rodovias federais BR-101, BR-465, BR-040 e BR-116, que atravessam a região metropolitana do Rio de Janeiro, encurtando distâncias entre os municípios fluminenses e distribuindo o tráfego. O projeto dessa rodovia, ao longo de décadas foi analisado pelas diversas administrações estaduais, sendo considerada, a partir de década de 90, sua importância no acesso ao Porto de Itaguaí.

No entanto, em razão de adequações promovidas recentemente no projeto do Arco Rodoviário, tendo sido deslocado para oeste o traçado original, não mais é considerada a incorporação da Reta de Piranema (RJ-099), com aumento de sua capacidade e adequações físicas.

Em Itaguaí as principais vias são as avenidas Piranema, Doutor Curvelo Cavalcanti e Ari Parreiras, que juntas formam o corredor de acesso ao centro da cidade. A Avenida Piranema, partindo da BR-101, segue em direção à área central do município em pista simples, com duplo sentido de tráfego, abrigando em suas margens comércio e serviços típicos de periferia urbana.

1.2 Transporte Ferroviário

O Estado do Rio de Janeiro é atendido por ramais das empresas MRS Logística S/A e Ferrovia Centro – Atlântica S/A – FCA. O Porto de Itaguaí é atendido pela empresa MRS Logística S A, que atua no mercado de transporte ferroviário desde 1996, quando recebeu outorga através do Decreto de 26/11/96, publicada no DOU nº 230, de 27/11/96, tendo como grupo controlador as empresas Companhia Siderúrgica Nacional – CSN, Minerações Brasileiras Reunidas S A – MBR, Usinas Siderúrgicas de Minas Gerais S A – USIMINAS, CVRD, Ultrafertil, Celato Integração Multimodal S A, GERDAU e ABS Empreendimentos Imobiliários, Participações e Serviços S A.

A concessionária MRS Logística controla, opera e monitora a malha sudeste da antiga Rede Ferroviária Federal S.A., com 1.674km de extensão, em bitola larga (1,60m), atravessando os estados de Minas Gerais, São Paulo e Rio de Janeiro, atendendo os portos públicos de Itaguaí, do Rio de Janeiro e de Santos. As cargas transportadas são cargas como o minério de ferro, produtos siderúrgicos, cimento, bauxita, produtos agrícolas, coque verde e contêineres. A MRS Logística opera o Terminal de Arará, na Cidade do Rio de Janeiro e pátios ferroviários em Três Rios, Paraíba do Sul, Barra do Piraí, Volta Redonda, Barra Mansa, Japeri e Itaguaí (Brisamar). O Porto de Itaguaí é servido pelo ramal de Japeri/Brisamar, o qual também atende ao Terminal de Guaíba, em Mangaratiba, da empresa Minerações Brasileiras Reunidas - MBR. Daí, dá-se o acesso exclusivo às instalações do porto através de linha tripla com bitola larga (1,60m) numa extensão de 1,5 km até atingir as pês e pátios ferroviários dos terminais existentes. A MRS transporta, de/para o porto cerca de 28 milhões de toneladas de cargas por ano, prevendo transportar cerca de 62 milhões de toneladas em 2009. Quanto à capacidade para receber o tráfego previsto, podem ser feitas as seguintes observações:

I. A MRS transporta atualmente mais de 100 milhões de toneladas por ano, suprimindo, na sua totalidade, as demandas de minério de ferro dos terminais da MBR, na Ilha Guaíba e da CPBS no Porto de Itaguaí.

II. Adicionalmente, atende a demanda total de carvão e coque da CSN, bem como movimentação produtos siderúrgicos e contêineres.

III. Atualmente o tráfego operado pela MRS na região do Porto de Itaguaí consiste

de 20 trens/dia com a seguinte configuração: a) 14 trens/dia com minério de ferro; b) 3 trens/dia de carvão; c) 1 trem/dia com carga geral; d) 1 trem/dia com contêineres; e) 1 trem/dia com produtos siderúrgicos.

A empresa prevê investimentos na direção do Porto de Itaguaí que representarão a duplicação de 124 km de linhas até Brisamar em 2009, aquisição de novas locomotivas e vagões, num esforço para acompanhar o crescimento do porto. Com essas ações a MRS poderá atingir volume de até 40 trens/dia, movimentando até 170 milhões de toneladas em 2008 e chegar a 200 milhões de toneladas em 2010.

Considerando os dois sentidos, o Porto de Itaguaí movimentará em seus acessos ferroviários internos cerca de 18 a 21 trens/dia em 2010 e 25 a 32 trens/dia em 2015. Assim, as ações de ampliação em curso pela MRS atenderão à nova expectativa de demanda.

Deve-se ressaltar, entretanto, que esse esforço depende da solução de gargalos tais como o que se apresenta na ponte ferroviária sobre o Rio Cação, que por ser singela provoca o afunilamento do tráfego ferroviário ao porto. Segundo a empresa, além das 3 linhas ferroviárias atuais, serão necessários mais 7 linhas. Para realizar esta ampliação, será necessário utilizar uma área pertencente à CSN e outra à CDRJ.