

PROCESSO SPI nº 021.00000700/2025-68
CONCORRÊNCIA INTERNACIONAL nº 02/2025
PPP TIC EIXO OESTE

ANEXO I – INFRAESTRUTURA EXISTENTE E ÁREA DA CONCESSÃO

PROCESSO SPI nº 021.00000700/2025-68
CONCORRÊNCIA INTERNACIONAL nº 02/2025
PPP TIC EIXO OESTE

ÍNDICE

1.	INTRODUÇÃO	6
2.	ESTAÇÕES QUE INTEGRARÃO A CONCESSÃO.....	9
2.1.	ESTAÇÃO SOROCABA.....	9
2.2.	PÁTIO SOROCABA.....	14
2.3.	ESTAÇÃO BRIGADEIRO TOBIAS	21
2.4.	ESTAÇÃO SÃO ROQUE	24
2.5.	ESTAÇÃO AMADOR BUENO	26
2.6.	ESTAÇÃO CARAPICUÍBA.....	29
2.7.	ESTAÇÃO ÁGUA BRANCA	32
3.	VIA PERMANENTE	32
4.1.	TRECHO BARRA FUNDA A AMADOR BUENO – LINHA 8 - DIAMANTE	32
4.2.	TRECHO AMADOR BUENO A MAIRINQUE	39
4.3.	TRECHO MAIRINQUE A SOROCABA – (RUMO LOGÍSTICA)	39

APENSO I – POLÍGONO DA ÁREA DE CONCESSÃO DO TIC OESTE

APENSO II – ESTAÇÕES NÃO INCLUÍDAS NA CONCESSÃO DO TIC EIXO OESTE, MAS PRESENTES NA ÁREA

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1 - Área de Influência do TIC Eixo Oeste	8
Figura 2 - Ligação São Paulo Sorocaba.....	8
Figura 3 - Localização da estação Sorocaba.	10
Figura 4 - Entrada da estação.	11
Figura 5 - Área interna da estação.	11
Figura 6 - Plataforma e gare.	11
Figura 7 - Visão das plataformas e gare.....	11
Figura 8 - Plataforma.	12
Figura 9 - Detalhe de acesso a plataforma.	12
Figura 10 - Plataforma	12
Figura - 11 Área da plataforma da estação Sorocaba.	13
Figura 13 - Visão geral da Estação Sorocaba	13
Figura 14 - Visão geral da Estação Sorocaba.	14
Figura 15 - Visão geral da Estação Sorocaba	14
Figura 16 - Imagem aérea do Pátio de Sorocaba	16
Figura 17 - Identificação de áreas tombadas no pátio e na estação de Sorocaba (Antiga EFS)	17
Figura 18 - Imagens do edifício que abrigava a oficina da EFS.....	18
Figura 19 - Detalhe aéreo da área prevista para o centro integrado de operação e manutenção.....	18
Figura 20 - Detalhe aéreo da área prevista para o centro integrado de operação e manutenção.....	19
Figura 21 - Detalhe aéreo da área prevista para o centro integrado de operação e manutenção.....	19
Figura 22 - Detalhe aéreo da área prevista para o centro integrado de operação e manutenção.....	20
Figura 23 - Detalhe aéreo da área prevista para o centro integrado de operação e manutenção.....	20
Figura 24 - Detalhe aéreo da área prevista para o centro integrado de operação e manutenção.....	21
Figura 25 - Detalhe aéreo da área prevista para o centro integrado de operação e manutenção.....	21
Figura 26 - Estação Brigadeiro Tobias.	22
Figura 27 - Detalhe da estação.....	23
Figura 28 - Detalhe da via e plataforma.....	23
Figura 29 - Entorno da estação.....	23
Figura 30 - Invasão da faixa de domínio.	23
Figura 31 - Via, plataforma e estação.....	23
Figura 32 - Detalhe da ocupação.....	23
Figura 33 - Estação Brigadeiro Tobias.	24
Figura 34 - Estação São Roque.....	24
Figura 35 - Acesso a estação.....	25
Figura 36 - Entrada da estação.....	25
Figura 37 - Acesso a plataforma.....	25
Figura 38 - Acesso a plataforma (2).	25
Figura 39 - Plataforma.	26
Figura 40 - Detalhe da plataforma.....	26
Figura 41 - Localização da estação Amador Bueno.	26
Figura 42 - Acesso a estação.....	27
Figura 43 - Rampa de acesso.	27
Figura 44 - Acesso a plataforma.....	28
Figura 45 - Detalhe do acesso a plataforma.....	28
Figura 46 - Plataforma.	28
Figura 47 - Borda da plataforma.....	28
Figura 48 - Visão aérea da Estação Amador Bueno.....	29
Figura 49 - Estação Carapicuíba.....	29
Figura 50 - Acesso da Estação Carapicuíba	29
Figura 51 - Mezanino de Acesso as Plataformas	30
Figura 52 - Linha de Bloqueios	30
Figura 53 - Vista das Plataformas	30

PROCESSO SPI nº 021.00000700/2025-68
CONCORRÊNCIA INTERNACIONAL nº 02/2025
PPP TIC EIXO OESTE

Figura 54 - Plataforma Central	30
Figura 55 – Visão aérea da estação de Carapicuíba	30
Figura 56 - Estação Água Branca.	32
Figura 56 - Túnel a oeste da estação Lapa (km 88+500).	34
Figura 57 - Estreitamento de faixa entre Lapa e Domingos de Morais (km 86+500).	34
Figura 58 - Estreitamento de faixa entre Lapa e Domingos de Morais, segunda impedância (km 87+200). .	35
Figura 59 – Posição do trecho de via.	35
Figura 60 - Viaduto a oeste de Domingos de Morais (km 86+000).	36
Figura 61 - Torres de Transmissão entre Domingos de Morais e Imperatriz Leopoldina (km 85+000).	36
Figura 62 - Estreitamento de faixa a leste de Imperatriz Leopoldina (km 84+300).	36
Figura 63 - Viaduto Ferroviário a leste de Pres. Altino – Transposição do Rio Pinheiros (km 82+900).	36
Figura 64 - Viaduto a leste da estação Osasco (km 80+000).	37
Figura 65 - Viaduto a leste de Comandante Sampaio (km 77+900).	37
Figura 66 - Passagem em nível a oeste de Quitaúna – 4º Batalhão de Infantaria (km 75+300).	37
Figura 67 - Viaduto a oeste de Quitaúna (75+900).	38
Figura 68 - Passagem do Rodoanel na estação Gen. Miguel Costa (km 75+200).	38
Figura 69 - Viaduto a oeste de Carapicuíba (73+000).	38
Figura 70 - Viaduto a leste da estação Antônio João (km 70+900).	38
Figura 71 - Viaduto a leste da estação Barueri (km 69+000).	39
Figura 72 - Passagem em nível a leste da estação Amador Bueno (km 57+100).	39
Figura 73 - Detalhe da Via Permanente invadida pela vegetação (Ex.: km 33+600).	41
Figura 74 - Postes da antiga Rede Aérea (Ex.: km 35+000).	42
Figura 75 - Passagem em Nível clandestina (Ex.: km 28+700).	42
Figura 76 - Invasão de faixa de domínio e PN clandestina (Ex.: km 35+100).	43
Figura 77 - Invasão de faixa de domínio (Ex.: km 35+900).	43
Figura 78 - Passagem sob Rodovia Raposo Tavares (Ex.: km 10+300).	44
Figura 79 - Invasão de faixa de domínio (Ex.: km 11+500).	44
Figura 80 - Passagem em nível clandestina (Ex.: km 2+200).	45
Figura 81 - Descarte de entulho (Ex.: km 2+400).	45
Figura 82 - Acampamento na faixa de domínio (Ex.: km 35+200).	46
Figura 83 - Estação Barueri.	48
Figura 84 - Acesso a estação.	49
Figura 85 - Integração com terminal de ônibus.	49
Figura 86 - Acesso as plataformas.	49
Figura 87 - Acesso com escada rolante.	49
Figura 88 – Plataforma.	50
Figura 89 - Chegada a plataforma.	50
Figura 90 - estação Antônio João.	50
Figura 91 - Acesso da estação.	51
Figura 92 - Rampa de acesso.	51
Figura 93 - Acesso a plataforma.	51
Figura 94 - Vista do acesso a plataforma.	51
Figura 95 – Plataforma.	52
Figura 96 - Plataforma descoberta.	52
Figura 97 – Visão aérea da estação Antônio João.	52
Figura 98 - Estação Santa Terezinha.	53
Figura 99 - Acesso da estação.	54
Figura 100 - Corredor de acesso.	54
Figura 101 - Acesso a plataforma.	54
Figura 102 - Escada de acesso a plataforma.	54
Figura 103 - Plataforma central.	54
Figura 104 – Plataforma.	54
Figura 105 - Estação General Miguel da Costa.	55
Figura 106 - Acesso da estação General Miguel Costa	56

PROCESSO SPI nº 021.00000700/2025-68
CONCORRÊNCIA INTERNACIONAL nº 02/2025
PPP TIC EIXO OESTE

Figura 107 - Bilheteria de General Miguel Costa	56
Figura 108 - Linha de Bloqueio da estação General Miguel Costa	56
Figura 109 - Visão de uma das plataformas da estação General Miguel Costa	56
Figura 110 - Estação Quitaúna	56
Figura 111 - Acesso de Quitaúna	57
Figura 112 - Vista de uma das plataformas de Quitaúna	57
Figura 113 - Estação Comandante Sampaio	58
Figura 114 - Escadas de Acesso ao Mezanino da estação	59
Figura 115 - Visão de uma das plataformas de Comandante Sampaio	59
Figura 116 - Estação Osasco	59
Figura 117 - Acesso da estação	60
Figura 118 - Acesso principal	60
Figura 119 - Acesso a plataforma	61
Figura 120 - Escada de acesso	61
Figura 121 - Plataforma linha 9	61
Figura 122 - Plataforma central	61
Figura 123 - Estação Presidente Altino	62
Figura 124 - Acesso da estação	63
Figura 125 - Acesso alternativo	63
Figura 126 - Acesso a plataforma	63
Figura 127 - Acesso a linha 9	63
Figura 128 - Plataforma linha 8	63
Figura 129 - Plataformas linhas 8 e 9	63
Figura 130 - Estação Imperatriz Leopoldina	64
Figura 131 - Plataforma central - Norte	65
Figura 132 - Plataforma central - Sul	65
Figura 133 - Acesso a plataforma	65
Figura 134 - Acesso a plataforma	65
Figura 135 - Acesso da estação	65
Figura 136 - Entrada lateral	65
Figura 137 - Estação Domingos de Moraes	66
Figura 138 - Plataforma Central	67
Figura 139 - Detalhe da plataforma central	67
Figura 140 - Modelo de acesso a plataforma	67
Figura 141 - Acesso interno	67
Figura 142 - Acesso Externo	68
Figura 143 - Acesso da estação	68
Figura 144 - Estação Lapa	68
Figura 145 - Plataforma Sul	69
Figura 146 - Plataforma Norte	69
Figura 147 - Acesso a Estação	69
Figura 148 - Rampa de acesso	69

1. INTRODUÇÃO

Este ANEXO apresenta a descrição da INFRAESTRUTURA EXISTENTE no trecho de domínio do TIC EIXO OESTE, que será transferida à CONCESSIONÁRIA para a implantação, operação e manutenção do objeto da CONCESSÃO.

Os serviços do TIC EIXO OESTE serão implantados com investimento em infraestrutura nas estações Sorocaba, Brigadeiro Tobias, São Roque, Amador Bueno, Carapicuíba e Água Branca. Os investimentos obrigatórios, tanto a cargo da CONCESSIONÁRIA, quando a cargo do PODER CONCEDENTE, bem como manutenção correspondentes, estão descritos nos ANEXOS II, especialmente ANEXO II.B e II. D, e a operação dos serviços descritas nos ANEXOS III.

As estações Santa Rita, Itapevi, Engenheiro Cardoso, Sagrado Coração, Jandira, Jardim Silveira, Jardim Belval, Barueri, Antônio João, Santa Terezinha, General Miguel Costa, Quitaúna, Comandante Sampaio, Osasco, Presidente Altino, Imperatriz Leopoldina, Domingos de Moraes e Lapa, hoje pertencentes à Concessão da Linha 8 – Diamante, operada pela VIAMOBILIDADE, não receberão serviços com paradas do TIC EIXO OESTE, mantendo-se exclusivamente parte do serviço ferroviário metropolitano atual. Para estas estações não há previsão de investimentos ou manutenção obrigatórios pelo CONTRATO, exceto em situações pontuais específicas para compatibilizar como o projeto do TIC EIXO OESTE.

A **Tabela 1** apresenta a configuração de serviços das estações existentes, bem como as integrações futuras.

Tabela 1 - Serviços nas Estações e Integrações

ESTAÇÃO	SERVIÇOS OFERTADOS	SITUAÇÃO	INTEGRAÇÕES METROFERROVIÁRIAS
Sorocaba	Serviço Expresso e Serviço Parador	Estação existente / Expansão Modernização	Linhas ferroviárias: - VLT Sorocaba (estudo)
Brigadeiro Tobias	Serviço Parador	Estação futura	Linhas ferroviárias: - VLT Sorocaba (estudo)
São Roque	Serviço Parador	Estação existente / Expansão Modernização	Não há
Amador Bueno	Serviço Parador	Estação existente / Expansão Modernização	Linhas ferroviárias: - 8-Diamante
Carapicuíba	Serviço Parador	Estação existente / Expansão Modernização	Linhas ferroviárias: - 8-Diamante

PROCESSO SPI nº 021.00000700/2025-68
CONCORRÊNCIA INTERNACIONAL nº 02/2025
PPP TIC EIXO OESTE

ESTAÇÃO	SERVIÇOS OFERTADOS	SITUAÇÃO	INTEGRAÇÕES METROFERROVIÁRIAS
Água Branca	Serviço Expresso e Serviço Parador	Estação existente / Expansão Modernização	Linhas metroviárias: <ul style="list-style-type: none"> - 6 Laranja - 3 Vermelha Linhas ferroviárias: <ul style="list-style-type: none"> - 7 Rubi - 8 Diamante - 9 Esmeralda - TIC Eixo Norte

Quando realizados os EMPREENDIMENTOS previstos nos ANEXOS II.A, II.B e II.C, estes serão afetados como BENS INTEGRANTES DA CONCESSÃO, devendo o INVENTÁRIO ser atualizado a cada EMPREENDIMENTO realizado, e em seguida disponibilizado à ARTESP, nos termos do CONTRATO.

Durante o período de VISITAS TÉCNICAS, foram dadas oportunidades aos interessados para análises referentes a território e edificações na ÁREA DA CONCESSÃO.

Para a INFRAESTRUTURA EXISTENTE na ÁREA DA CONCESSÃO, quando da elaboração do INVENTÁRIO, independentemente das condições identificadas nas VISITAS TÉCNICAS, e, ainda que tenha sido observada a necessidade de substituição, ampliação, expansão, modernização parcial ou integral, aquisição de componentes ou acessórios, ações de reconfiguração, recomposição, adequações, reparos, manutenção ou recuperação por mau funcionamento, falha ou inoperância, oxidação, obsolescência e conservação, tais condições qualitativas não são passíveis de reequilíbrio econômico-financeiro.

A INFRAESTRUTURA EXISTENTE é constituída pela ÁREA DA CONCESSÃO e pelos ativos disponíveis e necessários para a operação da LINHA, inserida na área de influência (Figura 1) composta pelos municípios de Alumínio, Araçariguama, Araçoiaba da Serra, Barueri, Boituva, Carapicuíba, Capela do Alto, Ibiúna, Iperó, Itapevi, Itu, Jandira, Mairinque, Osasco, Piedade, Porto feliz, Salto, Salto de Pirapora, São Roque, Sorocaba, Votorantim e São Paulo, incluindo os atuais edifícios das estações Sorocaba, Brigadeiro Tobias, São Roque e da áreas em que potencialmente serão implantadas edificações operacionais da CONCESSÃO nas proximidades da estação de Sorocaba.

PROCESSO SPI nº 021.00000700/2025-68
CONCORRÊNCIA INTERNACIONAL nº 02/2025
PPP TIC EIXO OESTE

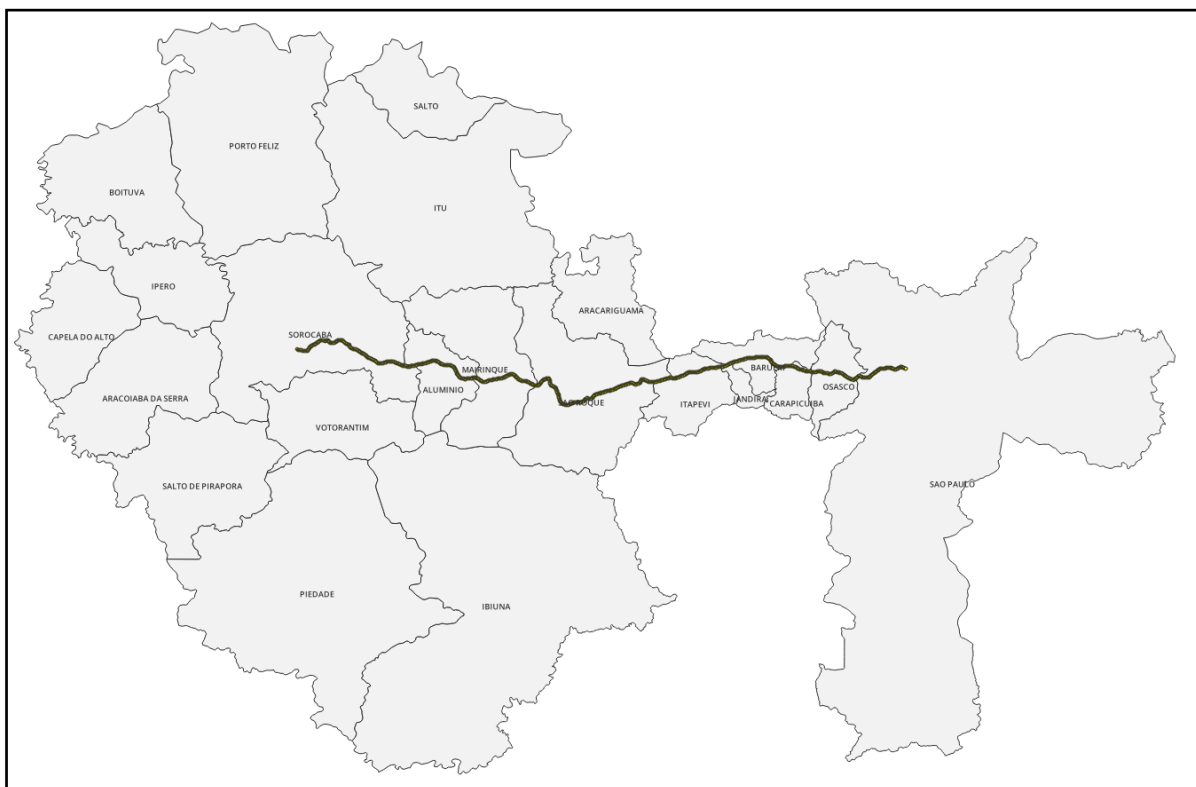


Figura 1 - Área de Influência do TIC Eixo Oeste.

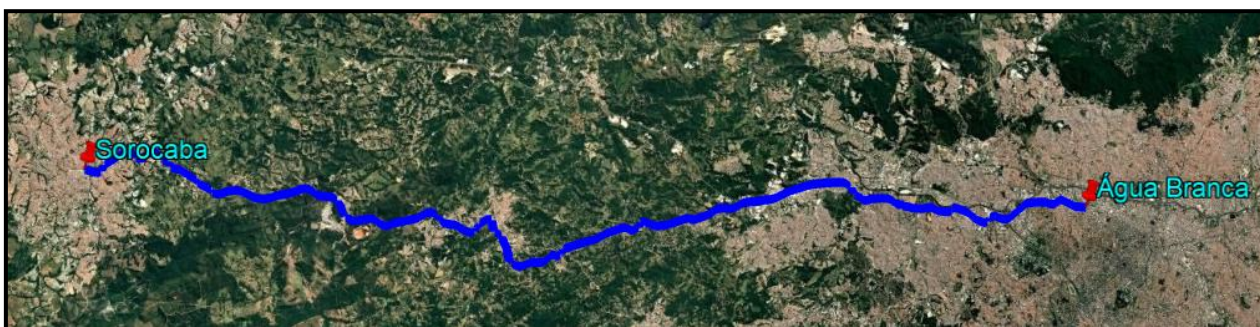


Figura 2 - Ligação São Paulo Sorocaba.

A LINHA, quando implantada, terá aproximadamente 90 km de extensão, operando 2 (dois) SERVIÇOS atendendo ao conjunto das 6 estações. O SERVIÇO EXPRESSO obedecerá a parada nas estações Sorocaba e Água Branca, enquanto o SERVIÇO PARADOR operará nas estações Sorocaba, Brigadeiro Tobias, São Roque, Amador Bueno, Carapicuíba e Água Branca.

A INFRAESTRUTURA EXISTENTE que fará parte do TIC EIXO OESTE está contida na área que se inicia nas proximidades do terminal Sorocaba, no km 0+000, considerado como o ponto de partida, e seu término está localizado na estação Água Branca, no km 89+600.

O polígono da ÁREA DA CONCESSÃO, constante do Apenso 1, define o contorno e a limitação do território sobre o qual serão prestadas atividades dos SERVIÇOS da CONCESSÃO.

PROCESSO SPI nº 021.00000700/2025-68
CONCORRÊNCIA INTERNACIONAL nº 02/2025
PPP TIC EIXO OESTE

O polígono da ÁREA DE CONCESSÃO apresentado no Apenso 1 sofrerá ajustes em decorrência dos projetos a serem desenvolvidos pela CONCESSIONÁRIA para os EMPREENDIMENTOS e dos projetos das INTERVENÇÕES, em base georreferenciada UTM SIRGAS 2000. Na medida em que os projetos, tanto de EMPREENDIMENTOS, como de INTERVENÇÕES, forem sendo aprovados, a ÁREA DA CONCESSÃO será atualizada e, novamente, na execução final de cada projeto (as built), nos termos do ANEXO II.A.

O ajuste final da ÁREA DE CONCESSÃO será providenciado, após a implantação da LINHA, pela CONCESSIONÁRIA, com a APROVAÇÃO do AUDITOR INDEPENDENTE, e receberá a não objeção da ARTESP com apoio do PODER CONCEDENTE e, caso demandado por este, suporte da CPTM e de outros agentes que sejam necessários.

A seguir, a Tabela 2 indica as edificações existentes que integram a INFRAESTRUTURA EXISTENTE e estarão, portanto, sob responsabilidade da CONCESSIONÁRIA, salvo disposição expressa em contrário.

Tabela 2 – Estações que integram a ÁREA DA CONCESSÃO

Estação	Endereço	Município	CEP	Área útil (m²)
Terminal Sorocaba	Av. Dr. Afonso Vergueiro, 310 - Centro	Sorocaba – SP	18035-370	542,37
Brigadeiro Tobias	R. Patió da Estação, 3 - Brg. Tobias	Sorocaba – SP	18108-550	346,90
São Roque	R. João Teodoro, 354 - Estacao	São Roque – SP	18131-015	423,65
Amador Bueno	Jardim Santo Antonio	Itapevi – SP	06680-420	271,84
Carapicuíba	Vila Gustavo Correia	Carapicuíba – SP	06310-170	301,04
Terminal Água Branca	Av. Santa Marina	São Paulo – SP	05036-000	359,97

As estações em que haja compartilhamento de infraestrutura com outras operadoras públicas ou privadas seguirão o regramento disposto no ANEXO III.C e obrigações apresentadas no ANEXO II.B.

2. ESTAÇÕES QUE INTEGRARÃO A CONCESSÃO

2.1. ESTAÇÃO SOROCABA

Localização: Rua Eugênio Salerno, s/nº - Centro, Sorocaba, São Paulo, Brasil.

Coordenadas Geográficas: Latitude: -23.501, Longitude: -47.452



Figura 3 - Localização da estação Sorocaba.

Descrição Física e Funcional

A estação Sorocaba está localizada na região central do município de Sorocaba, e atualmente faz parte da malha ferroviária operada pela Rumo Logística. A estação foi inaugurada em 10 de julho de 1875 pela Estrada de Ferro Sorocabana e representa um importante patrimônio histórico da cidade.

A Estação Sorocaba possui as seguintes características físicas: - Edificação histórica em alvenaria com elementos arquitetônicos preservados - Plataforma lateral coberta com estrutura tradicional - Área interna ampla com piso em concreto - Acesso em nível para a plataforma - Área externa com pátio para estacionamento e manobras

Infraestrutura Existente

A estação possui infraestrutura que atualmente é utilizada principalmente para operações de carga. A estação está integrada ao sistema viário local, com acesso pela Rua Doutor Álvaro Soares, no centro de Sorocaba.

A infraestrutura ferroviária existente inclui: - Uma plataforma lateral com extensão aproximada de 180 metros - Via férrea principal utilizada para transporte de cargas - Desvios ferroviários para manobras - Sistemas básicos de sinalização ferroviária - Edificações de apoio operacional - Pátio ferroviário adjacente

Situação Atual dos Ativos

Os ativos existentes na Estação Sorocaba que serão transferidos à concessionária do TIC EIXO OESTE incluem: - Edificação principal da estação - Plataforma lateral existente - Área de acesso e entorno imediato - Infraestrutura ferroviária no perímetro da estação - Área designada para terminal do TIC EIXO OESTE

A estação Sorocaba atualmente é parte da malha ferroviária concedida à Rumo Logística. Para a operação do TIC EIXO OESTE, será necessário estabelecer um acordo operacional para compartilhamento ou transferência da infraestrutura existente, conforme ANEXO XI.

A cidade de Sorocaba será o ponto terminal oeste do serviço ferroviário regional Trem Intercidades (TIC) – Eixo Oeste. Diferenciando-se das demais paradas do traçado, o projeto para Sorocaba prevê a integração plena da estação histórica existente ao novo sistema, com

requalificação e reuso das estruturas originais como parte funcional e simbólica do terminal de passageiros.

A solução de projeto alia preservação patrimonial, requalificação urbana e exigências operacionais modernas. O edifício histórico da antiga estação da Estrada de Ferro Sorocabana será mantido e incorporado ao novo terminal como espaço de controle de acesso e distribuição dos fluxos de passageiros. O hall de entrada será reutilizado como espaço de recepção principal, mantendo sua volumetria original e sua conexão direta com as plataformas.



Figura 4 - Entrada da estação.

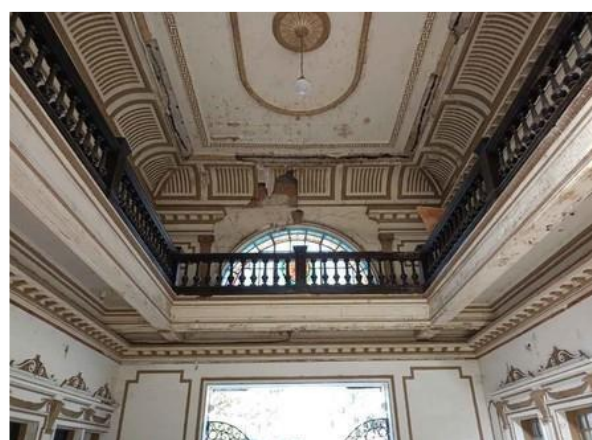


Figura 5 - Área interna da estação.



Figura 6 - Plataforma e gare.

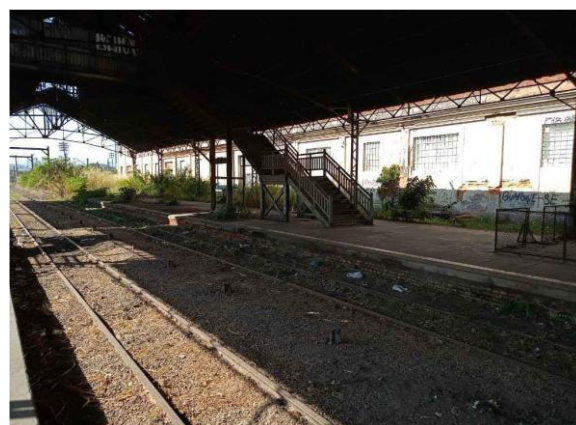


Figura 7 - Visão das plataformas e gare.

PROCESSO SPI nº 021.00000700/2025-68
CONCORRÊNCIA INTERNACIONAL nº 02/2025
PPP TIC EIXO OESTE



Figura 8 – Plataforma.



Figura 9 - Detalhe de acesso a plataforma.



Figura 10 – Plataforma

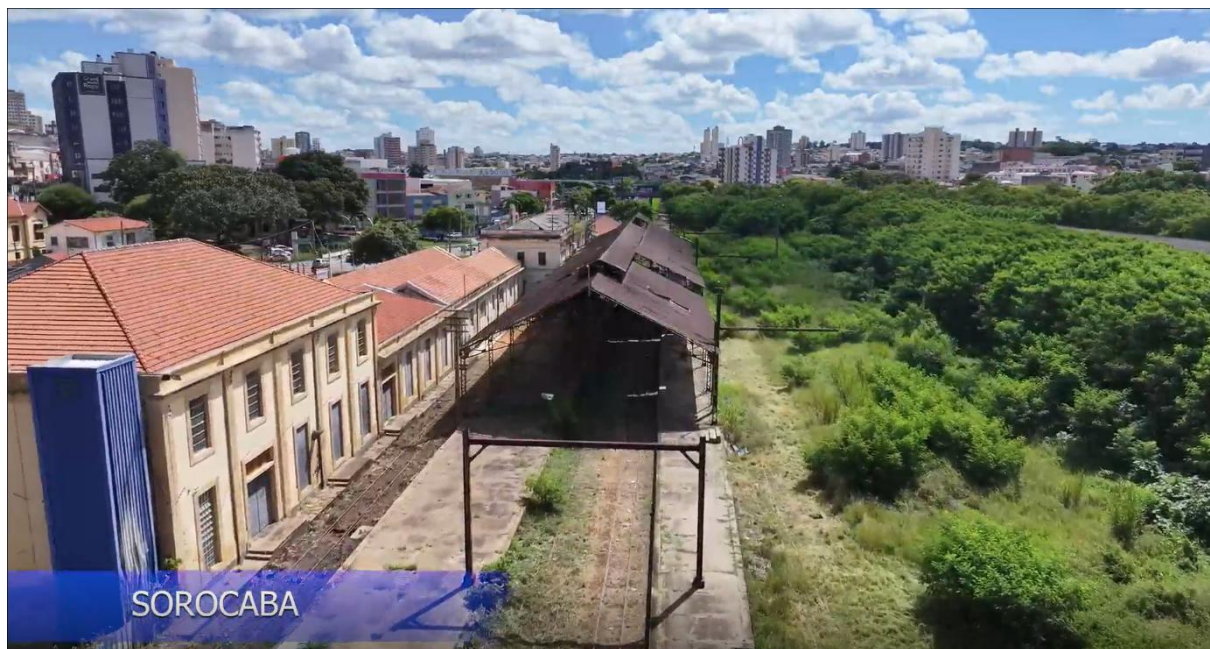


Figura 11– 11 Área da plataforma da estação Sorocaba.



Figura 1312 – Visão geral da Estação Sorocaba

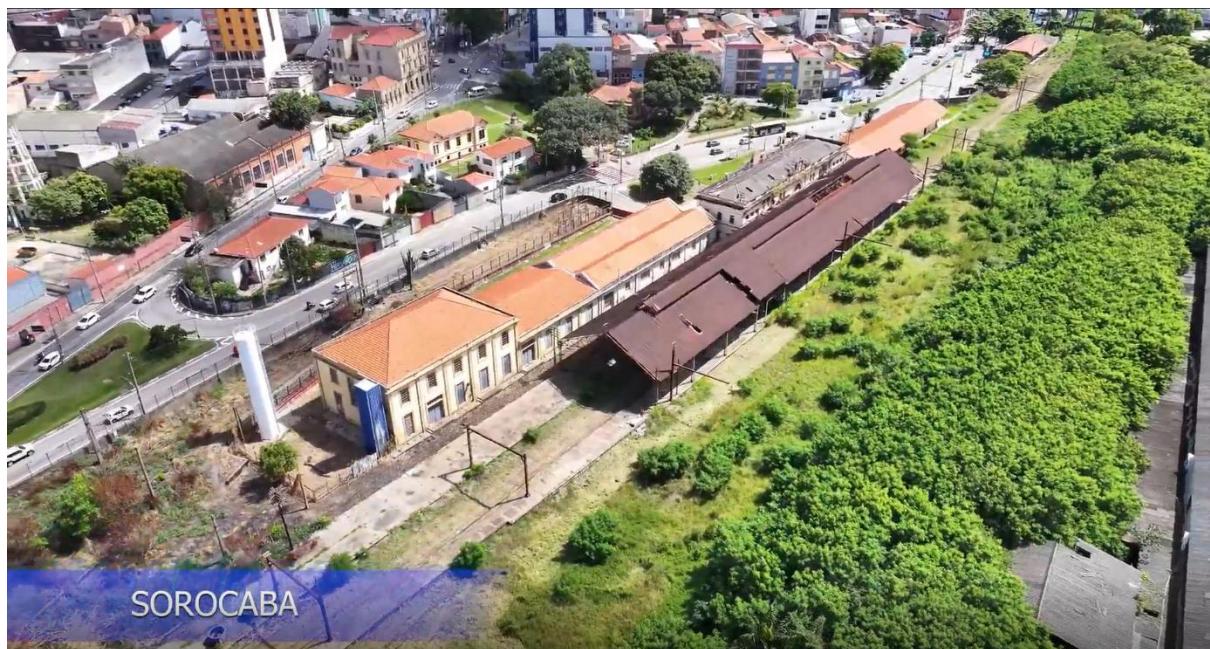


Figura 1413 – Visão geral da Estação Sorocaba.

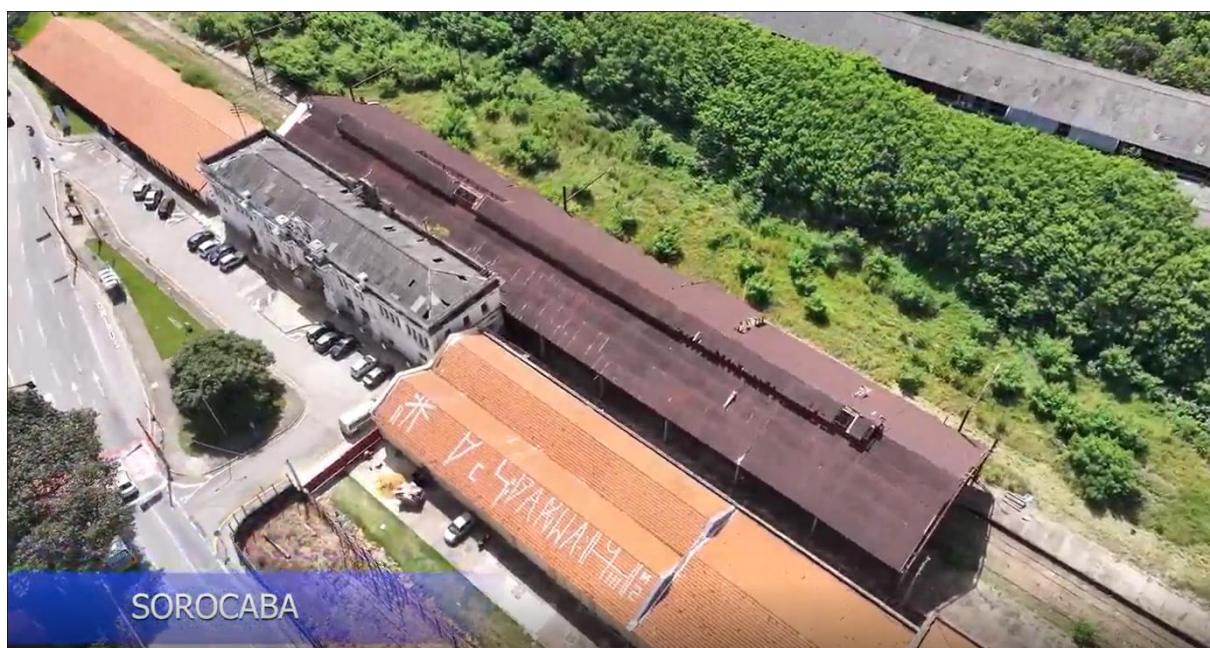


Figura 1514 – Visão geral da Estação Sorocaba

2.2. PÁTIO SOROCABA

Descrição Física e Funcional

O Pátio Sorocaba está localizado na região do bairro Éden, no município de Sorocaba, e atualmente faz parte da malha ferroviária operada pela Rumo Logística. O pátio foi construído

como parte da infraestrutura da Estrada de Ferro Sorocabana para operações de manobra, manutenção e estacionamento de material rodante.

O Pátio Sorocaba possui as seguintes características físicas: - Área ampla com múltiplas vias férreas paralelas - Edificações de apoio operacional em alvenaria - Galpões para manutenção de material rodante - Área de manobras e estacionamento de trens - Sistemas básicos de sinalização ferroviária.

Infraestrutura Existente

O pátio possui infraestrutura que atualmente é utilizada para operações de carga. O pátio está integrado ao sistema viário local, com acesso pela Avenida Independência.

A infraestrutura ferroviária existente inclui: - Múltiplas vias férreas paralelas com extensão variável - Aparelhos de mudança de via (AMVs) - Sistemas básicos de sinalização ferroviária - Edificações de apoio operacional - Galpões para manutenção - Área de manobras e estacionamento

Situação Atual dos Ativos

Os ativos existentes no Pátio Sorocaba que serão transferidos à concessionária do TIC EIXO OESTE incluem: - Área designada para operações do TIC EIXO OESTE - Vias férreas e AMVs - Edificações de apoio operacional na área designada - Infraestrutura ferroviária no perímetro do pátio

O Pátio Sorocaba atualmente é parte da malha ferroviária concedida à Rumo Logística. Para a operação do TIC EIXO OESTE, será necessário estabelecer um acordo operacional para compartilhamento ou transferência da infraestrutura existente, nos termos do ANEXO XI.

A situação atual do pátio de Sorocaba é a de um ativo não operacional, em condições inadequadas para utilização da facilidade. A instalação possui deficiências na manutenção dos ativos e do terreno, que apresenta vegetação alta que evidenciando a falta de atividades de capina regular. Basicamente, o terreno será o único bem aproveitável do Pátio de Sorocaba. Para utilização no projeto do TIC EIXO OESTE deverá haver uma grande reformulação e criação de novas estruturas, conforme descrito no ANEXO II.B do CONTRATO.

O Pátio Ferroviário de Sorocaba é um conjunto tombado como patrimônio histórico e cultural brasileiro. O tombamento foi oficializado pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN) em 1989, registrado no Livro do Tombo Histórico. Esta proteção recaiu sobre o complexo devido à sua importância para a memória ferroviária do país, destacando-se como um dos principais marcos do desenvolvimento econômico do Estado de São Paulo e da consolidação da malha ferroviária nacional.

O conjunto arquitetônico e funcional do pátio representa uma fase histórica fundamental, abrigando edificações e instalações diretamente ligadas à antiga Estrada de Ferro Sorocabana. A preservação dessas estruturas visa assegurar não apenas o valor arquitetônico das

construções, mas também a integridade do contexto histórico urbano em que o pátio se insere. A ferrovia, e em particular o pátio de Sorocaba, desempenhou um papel central na articulação da produção agrícola do interior paulista com os centros de consumo e exportação, sendo, portanto, reconhecido como patrimônio de interesse nacional.

O tombamento impõe uma série de restrições às intervenções que possam ser realizadas no local. Entre as principais exigências estão a vedação à demolição, mutilação ou descaracterização dos bens protegidos. Qualquer obra de restauro, reforma, modernização, ampliação ou mudança de uso só poderá ser realizada mediante a aprovação prévia do IPHAN. Essa aprovação se dá com base na análise de projetos que respeitem a preservação das características formais, construtivas e funcionais do patrimônio. Além disso, há regras específicas para as intervenções no entorno do conjunto tombado, considerando que modificações no entorno urbano também podem afetar a ambiência e o valor histórico do bem protegido.



Figura 15 - Imagem aérea do Pátio de Sorocaba

Conforme mostrado na **Figura 15**, entre as estruturas do pátio, destacam-se os antigos armazéns de armazenamento de cargas, hoje em parte desativados ou em processo de desocupação, que serviam como pontos estratégicos para o embarque, desembarque e estocagem de mercadorias transportadas por ferrovia. Essas edificações, de grande porte e configuração modular, representam o legado do intenso movimento de cargas que caracterizou a ferrovia nas décadas passadas.

O local abriga ainda áreas técnicas destinadas à manutenção ferroviária, incluindo oficinas especializadas na manutenção de locomotivas, vagões e componentes de via permanente. Tais oficinas, hoje em diferentes estados de conservação, são testemunho da infraestrutura necessária para o suporte operacional contínuo da malha ferroviária.

Além das estruturas voltadas às cargas e à manutenção, o pátio conta com áreas destinadas à circulação ferroviária ativa, compostas por linhas de manobra e vias internas que ainda hoje possibilitam o trânsito e a formação de composições ferroviárias. Observa-se também a presença de setores originalmente concebidos para o atendimento de passageiros, indicando a coexistência, no passado, das funções de transporte de carga e transporte de pessoas.

Atualmente, parte dessas estruturas encontra-se preservada, enquanto outras foram gradativamente desativadas ou adaptadas a novas funções, sempre observando as restrições impostas pelo tombamento do conjunto, que visa garantir a preservação da ambiência e do valor histórico-cultural do sítio ferroviário.



Figura 16 - Identificação de áreas tombadas no pátio e na estação de Sorocaba (Antiga EFS)

PROCESSO SPI nº 021.00000700/2025-68
CONCORRÊNCIA INTERNACIONAL nº 02/2025
PPP TIC EIXO OESTE



Figura 17 - Imagens do edifício que abrigava a oficina da EFS.

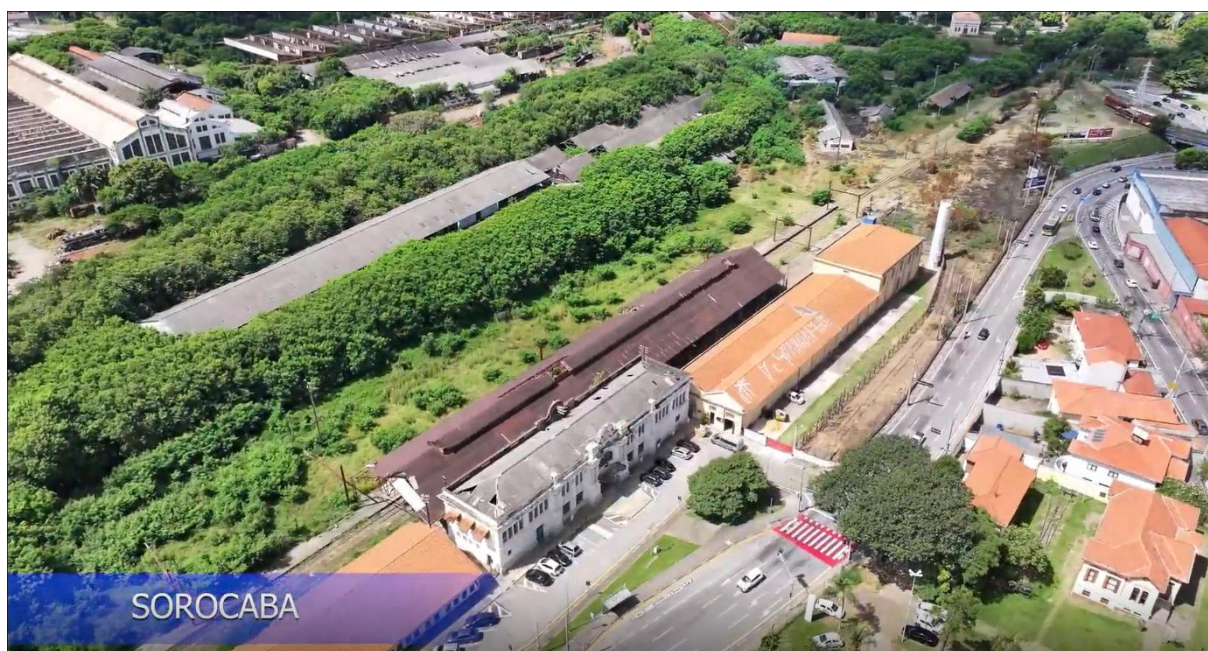


Figura 18 – Detalhe aéreo da área prevista para o centro integrado de operação e manutenção.

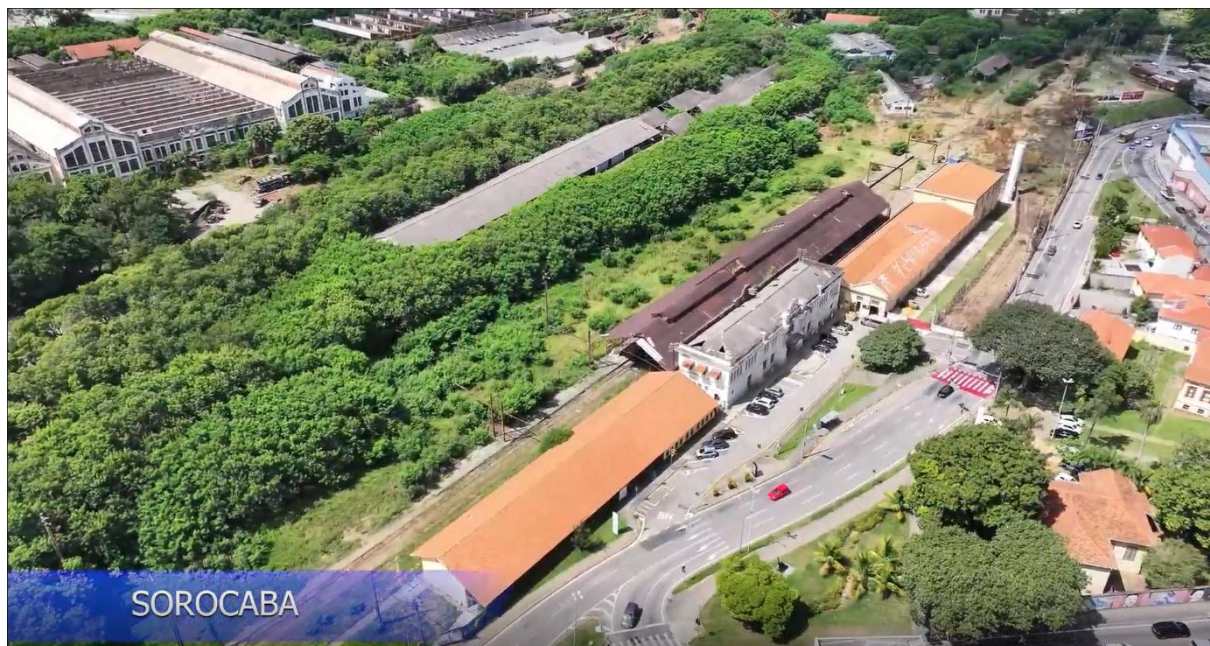


Figura 19 – Detalhe aéreo da área prevista para o centro integrado de operação e manutenção.

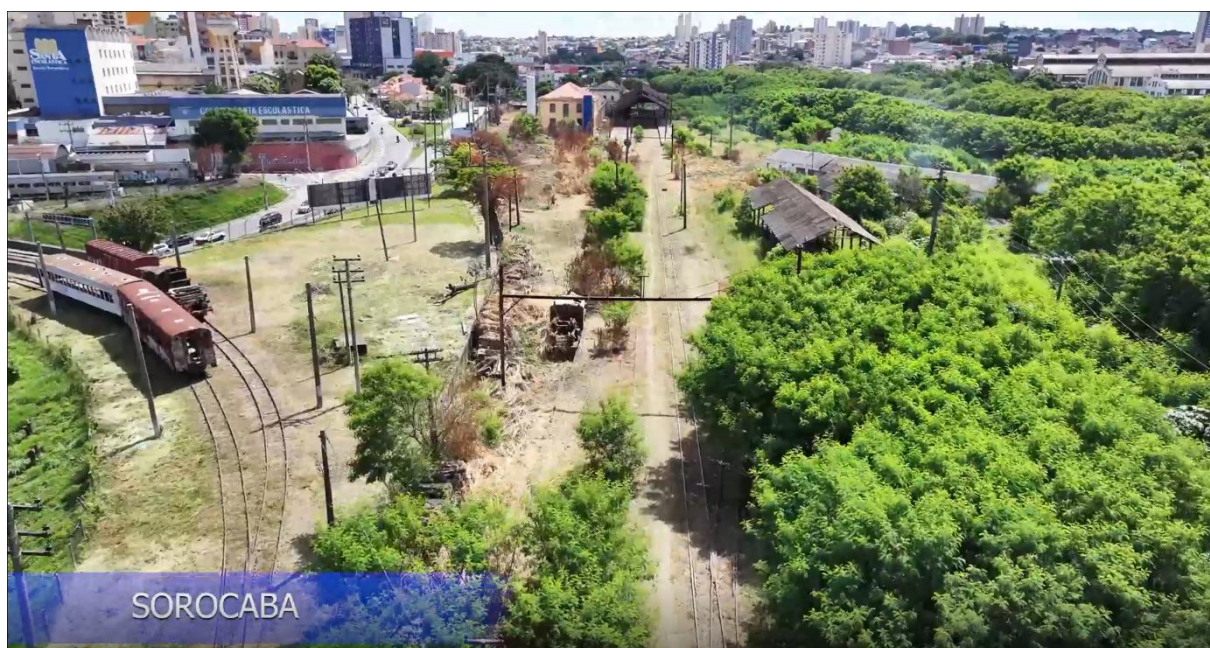


Figura 20 – Detalhe aéreo da área prevista para o centro integrado de operação e manutenção.

PROCESSO SPI nº 021.00000700/2025-68
CONCORRÊNCIA INTERNACIONAL nº 02/2025
PPP TIC EIXO OESTE



Figura 21 – Detalhe aéreo da área prevista para o centro integrado de operação e manutenção.



Figura 22 – Detalhe aéreo da área prevista para o centro integrado de operação e manutenção



Figura 23 – Detalhe aéreo da área prevista para o centro integrado de operação e manutenção.

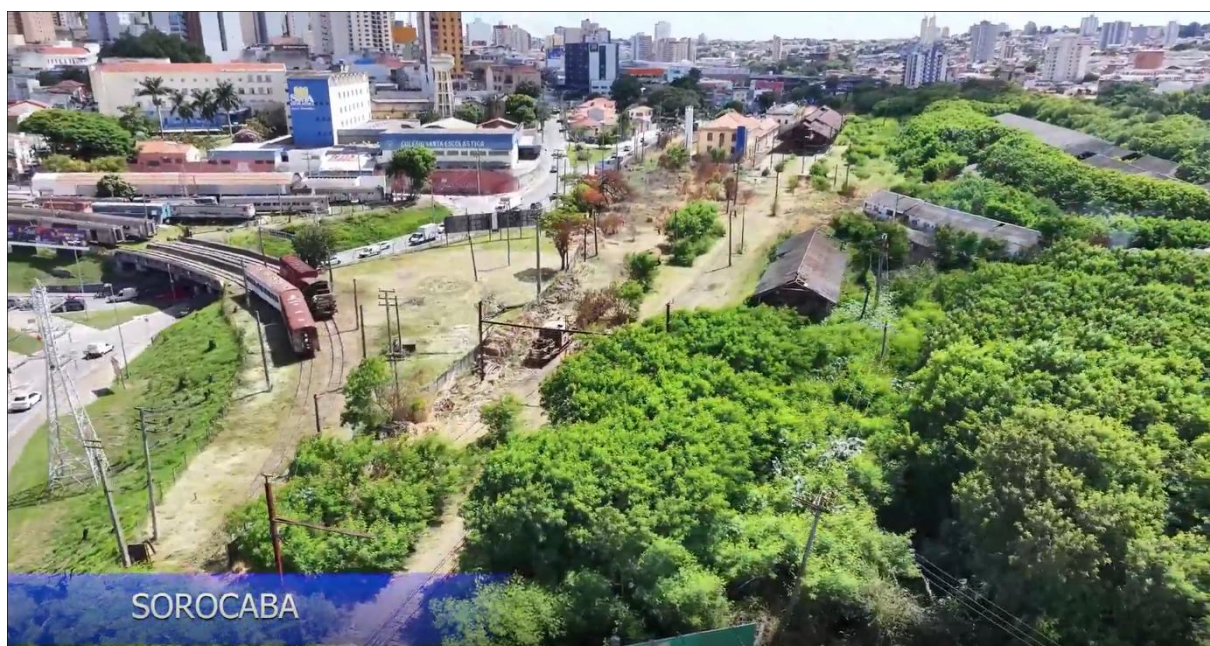


Figura 24 – Detalhe aéreo da área prevista para o centro integrado de operação e manutenção.

2.3. ESTAÇÃO BRIGADEIRO TOBIAS

Localização: Rua Pedro Lopes, s/nº - Bairro Brigadeiro Tobias, Sorocaba – SP

Coordenadas geográficas: Latitude -23.467, Longitude -47.421



Figura 25 - Estação Brigadeiro Tobias.

A Estação Brigadeiro Tobias foi inaugurada em 10 de novembro de 1875.

A estação está inserida no raio de proteção do Casarão de Brigadeiro Tobias, tombado pelo Condepheet, reforçando sua relevância para o patrimônio histórico local. Mesmo sendo parte do patrimônio histórico, o prédio da estação encontra-se invadido e sendo utilizado como moradia.

No entanto, o distrito de Brigadeiro Tobias, situado na zona leste do município de Sorocaba, foi selecionado como um dos pontos estratégicos de parada do novo serviço do TIC EIXO OESTE. Assim, será implantada uma nova estação ferroviária, completamente desvinculada da antiga estrutura existente no distrito. A estação histórica de Brigadeiro Tobias, embora ainda presente fisicamente, não terá qualquer função operacional ou de integração com o TIC, pois não apresenta requisitos mínimos para aproveitamento no projeto do TIC EIXO OESTE.

O cenário de abandono deixou o prédio vulnerável a ações de vandalismo e, posteriormente, a incêndios, que destruíram grande parte da estrutura física. Registros apontam que o imóvel foi alvo de ocupações irregulares, e a falta de uso oficial favoreceu a deterioração acelerada.

Diferentemente de outros conjuntos ferroviários tombados ou preservados, a estação de Brigadeiro Tobias não contava à época com proteção patrimonial formal (como tombamento municipal, estadual ou federal), o que dificultou ações efetivas de salvaguarda. As imagens a seguir ilustram a atual situação do que restou da antiga estação de Brigadeiro Tobias.



Figura 26 - Detalhe da estação.



Figura 27 - Detalhe da via e plataforma.



Figura 28 - Entorno da estação.



Figura 29 - Invasão da faixa de domínio.



Figura 30 - Via, plataforma e estação.

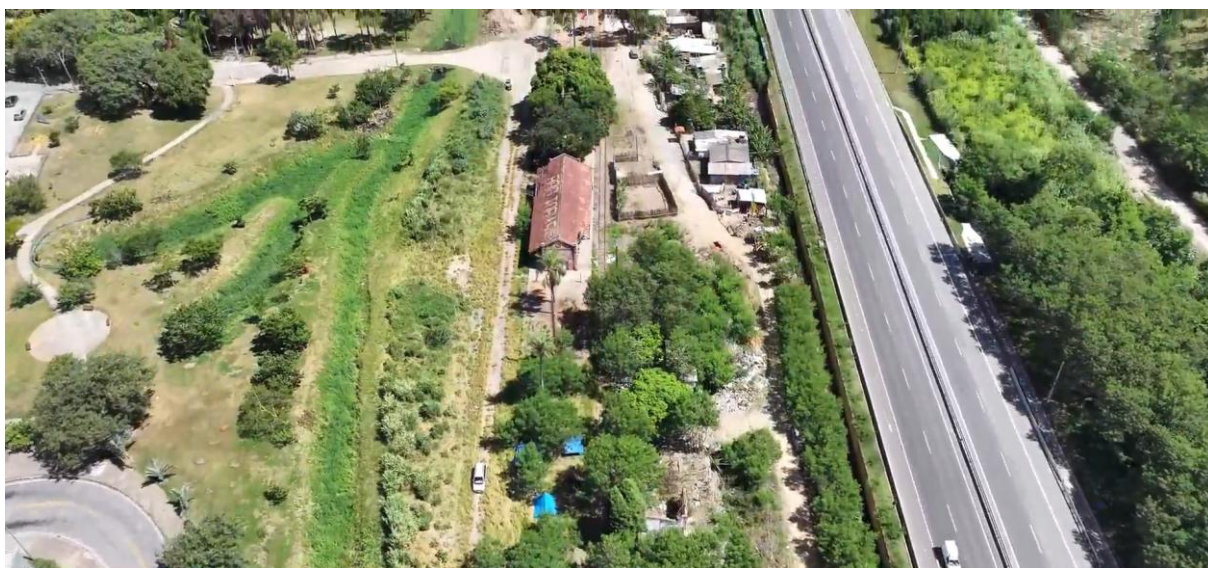


Figura 31 - Detalhe da ocupação.

Figura 32 – Estação Brigadeiro Tobias.

2.4. ESTAÇÃO SÃO ROQUE

Localização: Rua Enrico Dell'Acqua, s/nº - São Roque, São Paulo, Brasil

Coordenadas Geográficas: Latitude: -23.528, Longitude: -47.138

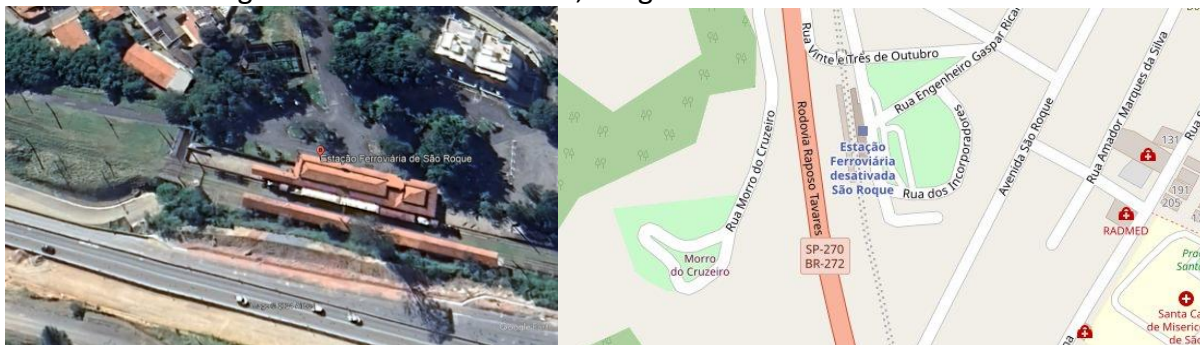


Figura 33 - Estação São Roque.

Descrição Física e Funcional

A estação São Roque está localizada no município de São Roque, e atualmente faz parte da malha ferroviária operada pela Rumo Logística. A estação foi inaugurada em 10 de julho de 1875 pela Estrada de Ferro Sorocabana.

A Estação São Roque possui as seguintes características físicas: - Edificação histórica em alvenaria com elementos arquitetônicos preservados. Plataforma lateral coberta com estrutura tradicional - Área interna com piso em concreto - Acesso em nível para a plataforma - Área externa com pátio para estacionamento

Infraestrutura Existente

A estação possui infraestrutura básica, atualmente utilizada principalmente para operações de carga. A estação está integrada ao sistema viário local, com acesso pela Avenida Antonino Dias Bastos, no centro histórico de São Roque.

A infraestrutura ferroviária existente inclui: - Duas plataformas laterais com extensão aproximada de 120 metros cobertura (ii) uma sala com hall de acesso à plataforma (iii) outros cômodos para abrigar salas de apoio.

Situação Atual dos Ativos

Os ativos existentes na Estação São Roque que serão transferidos à concessionária do TIC EIXO OESTE incluem: Edificação principal da estação, Plataformas, Áreas de acesso e entorno imediato e Infraestrutura ferroviária no perímetro da estação.

PROCESSO SPI nº 021.00000700/2025-68
CONCORRÊNCIA INTERNACIONAL nº 02/2025
PPP TIC EIXO OESTE

A estação São Roque atualmente é um ativo não operacional e fora de uso das operações do operador ferroviário RUMO. A estação é parte da concessão da Malha Oeste Paulista em fase final do horizonte de concessão e fora dos planos imediatos e futuros deste concessionário.

Assim como em Sorocaba e Brigadeiro Tobias, aproveitar-se-á nesta estação a sua importância histórica local, de maneira que o imóvel ganhe nova serventia e significância.

No entanto, a estação possui grandes lacunas entre as estruturas existentes e os requisitos mínimos necessários para sua utilização no projeto do TIC EIXO OESTE da maneira como se apresenta atualmente. Também inexistem sistemas mínimos reaproveitáveis. Será necessário fazer ajustes principalmente para incorporar aspectos de acessibilidade e adequar as dimensões de plataformas para o novo serviço do TIC EIXO OESTE. A descrição dos requisitos mínimos necessários para estação pode ser verificada na descrição do EMPREENDIMENTO EST-003, no ANEXO 2B deste CONTRATO.



Figura 34 - Acesso a estação.



Figura 35 - Entrada da estação.



Figura 36 - Acesso a plataforma.



Figura 37 - Acesso a plataforma (2).



Figura 38 – Plataforma.



Figura 39 - Detalhe da plataforma.

2.5. ESTAÇÃO AMADOR BUENO

Localização: Avenida Bambina Chaluppe, s/nº- Amador Bueno – Itapevi – SP

Coordenadas Geográficas: Latitude: -23.612, Longitude: -46.945

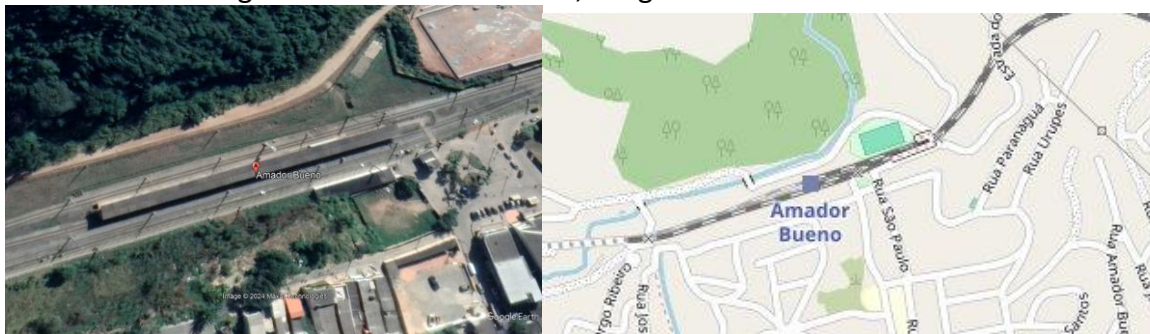


Figura 40 - Localização da estação Amador Bueno.

Descrição Física e Funcional

A estação Amador Bueno está localizada no distrito de mesmo nome, no município de Itapevi, e atualmente é o terminal da Linha 8-Diamante, operada pela Via Mobilidade. A primeira estação nesta localidade foi inaugurada em 10 de julho de 1938 pela Estrada de Ferro Sorocabana.

A Estação Amador Bueno possui as seguintes características físicas: - Edificação principal em alvenaria com estrutura simples - Plataforma central coberta com estrutura metálica - Acesso em nível para a plataforma - Sistema de controle de acesso com catracas e bilheteria - Sistemas de monitoramento por câmeras de segurança - Área de manobra e estacionamento de trens

Infraestrutura Existente

A estação possui infraestrutura básica de acesso para os usuários, com área de embarque, linha de bloqueios e bilheteria. A estação possui banheiros públicos adaptados, piso tátil,

equipamentos de acessibilidade, rampas de acesso e transposição de plataforma. A estação está integrada ao sistema viário local, com acesso pela Estrada Lucinda de Jesus Silva.

A infraestrutura ferroviária existente inclui: (i) uma plataforma central com extensão aproximada de 100 metros (ii) Duas vias férreas principais com área de manobra (iii) Sistema (iv) sistemas de telecomunicações (v) sistema de áudio (vi) sistema CFTV (vii) rampa de acesso (viii) banheiros, inclusive com banheiros acessíveis e (ix) sinalização podotátil.

Situação Atual dos Ativos

A estação Amador Bueno atualmente é operada pela Via Mobilidade como parte da concessão da Linha 8-Diamante. Os ativos e equipamentos da estação atual estão em boas condições e em situação operacional.

Para a operação do TIC EIXO OESTE, será necessário estabelecer um acordo operacional para compartilhamento da infraestrutura existente, conforme previsto no ANEXO III C.

Paralelamente, para o TIC EIXO OESTE, será construída uma nova estação ferroviária adjacente após implantado o EMPREENDIMENTO EST 004, conforme definido no ANEXO II.B.

A atual estação Amador Bueno também sofrerá intervenções que estão previstas no contrato de concessão das Linhas 8 e 9. As modificações podem ser verificadas na INTERVENÇÃO 7, conforme definido no ANEXO II.D. A nova estação Amador Bueno da Linha 8 deve contar com plataformas capazes de atender veículos de 8 carros e com a construção de um mezanino de acesso para eliminar a passagem em nível de pedestres para acessar à plataforma de embarque.



Figura 41 - Acesso a estação.



Figura 42 - Rampa de acesso.

PROCESSO SPI nº 021.00000700/2025-68
CONCORRÊNCIA INTERNACIONAL nº 02/2025
PPP TIC EIXO OESTE



Figura 43 - Acesso a plataforma.



Figura 44 - Detalhe do acesso a plataforma.



Figura 45 - Plataforma.

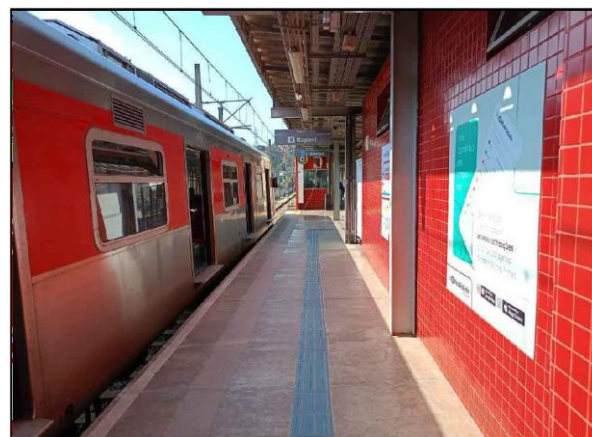


Figura 46 - Borda da plataforma.



Figura 47 – Visão aérea da Estação Amador Bueno.

2.6. ESTAÇÃO CARAPICUÍBA

Localização: Rua Max Zendrom – Centro - Carapicuíba, SP

Coordenadas Geográficas: Latitude: -23.331, Longitude: -46.508



Figura 48 - Estação Carapicuíba.



Figura 49 - Acesso da Estação Carapicuíba



Figura 50 - Mezanino de Acesso as Plataformas



Figura 51 - Linha de Bloqueios



Figura 52 - Vista das Plataformas



Figura 53 - Plataforma Central

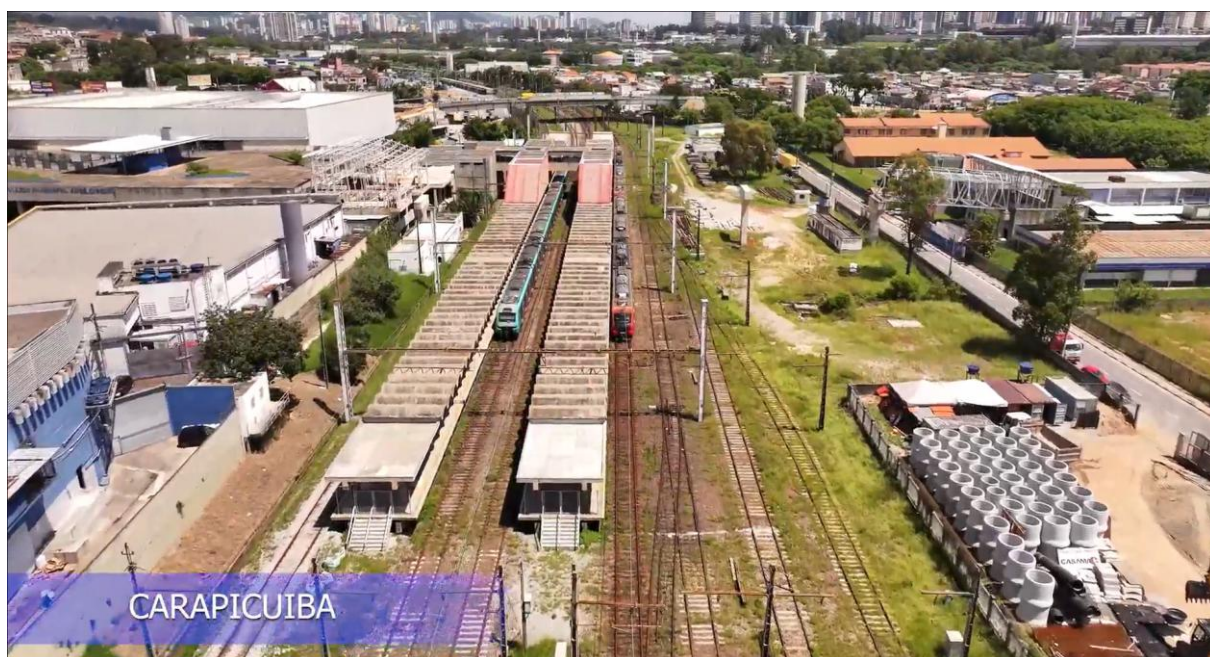


Figura 54 – Visão aérea da estação de Carapicuíba

Descrição física e funcional

A estação Carapicuíba está localizada no município de Carapicuíba, na região metropolitana de São Paulo, e atualmente atende à Linha 8-Diamante, operada pela Via Mobilidade. A primeira edificação da estação foi inaugurada em 1º de janeiro de 1921 pela Estrada de Ferro Sorocabana.

A atual Estação Carapicuíba possui as seguintes características físicas: - Edificação principal em alvenaria - Plataformas laterais cobertas com estrutura metálica - Mezanino de distribuição para acesso às plataformas - Escadas fixas e rolantes para acesso às plataformas - Elevadores para acessibilidade de pessoas com mobilidade reduzida - Sistema de controle de acesso com catracas e bilheterias - Sistemas de monitoramento por câmeras de segurança.

Infraestrutura Existente

A estação possui infraestrutura de acesso para os usuários, com área de embarque, linhas de bloqueios, bilheterias e mezanino de conexão, além de salas técnicas e operacionais. A estação possui banheiros públicos adaptados, bicicletário, piso tátil, equipamentos de acessibilidade e transposição de plataforma, 2 escadas rolantes, 2 elevadores, duas escadas fixas e telefones para surdos. A estação está integrada ao sistema viário local, com acesso pela Avenida Governador Mário Covas Júnior.

A infraestrutura ferroviária existente inclui: - Duas plataformas laterais com extensão aproximada de 185 metros - Duas vias férreas principais (sentido São Paulo e sentido Itapevi) - Sistema de sinalização ferroviária - Rede aérea de alimentação elétrica - Sistemas de telecomunicações.

Situação Atual dos Ativos

A estação Carapicuíba atualmente é operada pela Via Mobilidade como parte da concessão da Linha 8-Diamante. Os ativos que apresentam boas condições de manutenção sendo utilizados na operação dos trens da linha 8.

A possibilidade de uso compartilhado entre os operadores está restrita às estruturas e equipamentos relacionados ao acesso às áreas não pagas da estação: (i) Acessos (ii) equipamentos de acessibilidade (iii) equipamentos de transposição: passarelas e mezaninos (iv) bicicletário (v) áreas reservadas para compra de bilhetes (vi) sistemas de sonorização das áreas de uso comum (vii) sistemas de monitoramento por CFTV das áreas não pagas.

As Salas operacionais, as plataformas serão de uso exclusivo de cada operador. Para a operação compartilhada da estação Carapicuíba será necessário estabelecer um acordo operacional para compartilhamento da infraestrutura existente, conforme previsto no ANEXO III C.

A Estação Carapicuíba será um dos principais pontos de conexão entre o serviço regional do Trem Intercidades (TIC) Oeste e a malha metropolitana existente. Localizada em um ponto de grande convergência urbana, a estação foi concebida para operar de forma integrada à atual estação da Linha 8-Diamante, operada pela ViaMobilidade. Além da estrutura ferroviária, a estação Carapicuíba possui proximidade importantes terminais de ônibus. A estação está situada a cerca de 100 metros do Terminal Metropolitano de Carapicuíba e com o Terminal Rodoviário Municipal José Ribeiro.

O projeto prevê a construção de uma nova estação exclusiva para o TIC, conectada à estação existente por uma passarela coberta com acessibilidade universal e um novo acesso para a rua Francisco Pignatari consolidando Carapicuíba como um importante nó intermodal da mobilidade paulista, o detalhamento das diretrizes para o projeto da futura estação pode ser verificados ANEXO II.B deste CONTRATO e nos anteprojotos deste edital.

2.7. ESTAÇÃO ÁGUA BRANCA

A atual estação Água Branca na Linha 7-Rubi não fará parte dos bens da concessão. Haverá a construção de uma nova estação no local e, somente após implantação da INTERVENÇÃO 1, conforme definido no ANEXO II.D, fará parte dos ativos operacionais da concessão. O terminal do TIC EIXO OESTE em São Paulo fará parte da nova edificação que será compartilhada com os serviços da Linha 7-Rubi, Linha 8-Diamante, Linha 9-Esmeralda, TIC Eixo Norte e TIC EIXO OESTE e será também integrada com a Linha 6-Laranja. A estação terá acesso pela Av. Santa Marina e contará com todos os recursos necessários para sua operação.

Localização: Avenida Santa Marina, s/nº, Água Branca, São Paulo – SP

Coordenadas Geográficas: Latitude: -23,5214 Longitude: -46,6886

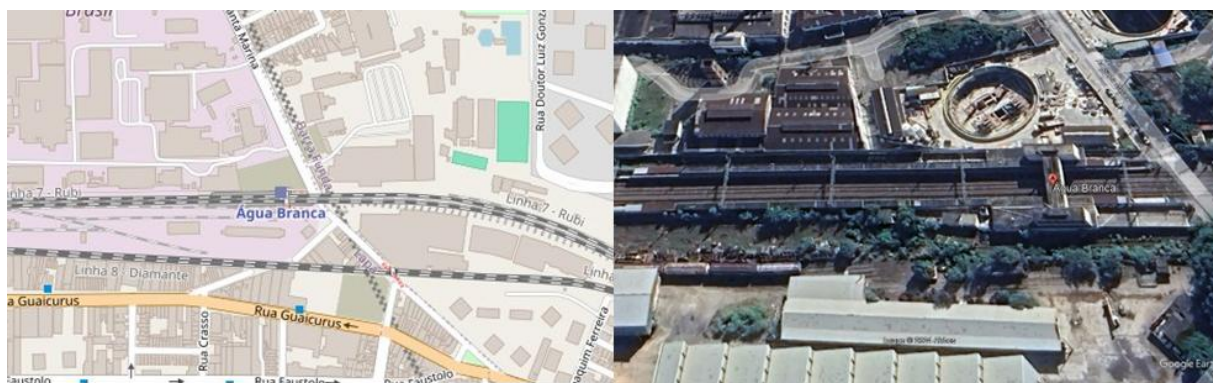


Figura 55 - Estação Água Branca.

A Estação Água Branca está localizada no Município de São Paulo, no Bairro da Água Branca, junto a Passagem em Nível na Avenida Santa Marina, onde será implantada a nova estação. Para esta região está prevista a Operação Urbana Água Branca sob responsabilidade da Prefeitura Municipal de São Paulo que envolve o entorno da estação.

3. VIA PERMANENTE

4.1. TRECHO BARRA FUNDA A AMADOR BUENO – LINHA 8 - DIAMANTE

O trecho da estação Barra Funda até a estação Amador Bueno, na Linha 8 – Diamante, está atualmente sob operação da concessionária Via Mobilidade.

PROCESSO SPI nº 021.00000700/2025-68
CONCORRÊNCIA INTERNACIONAL nº 02/2025
PPP TIC EIXO OESTE

A via permanente tem bitola de 1.600mm, em lastro de pedra britada, apoiada em dormentes de concreto e, em alguns trechos, em dormentes de madeira, com trilho TR57 soldado continuamente. Utiliza sistema de fixação com clipe tipo “e”. A via permanente é operada e mantida pela ViaMobilidade. A seguir são identificados os elementos que geram interferência com o projeto.

Tabela 3 – Interferências no trecho entre Barra Funda e Amador Bueno, Linha 8 – Diamante

Interferência	Localização
Túnel a oeste da estação Lapa	km 88+500
Estreitamento de faixa entre Lapa e Domingos de Morais	km 86+500
Estreitamento de faixa entre Lapa e Domingos de Morais, segunda impedância	km 87+200
Viaduto a oeste de Domingos de Morais	km 86+000
Torres de Transmissão entre Domingos de Morais e Imperatriz Leopoldina	km 85+000
Estreitamento de faixa a leste de Imperatriz Leopoldina	km 84+300
Viaduto Ferroviário a leste de Pres. Altino (transposição do Rio Pinheiros)	km 82+900
Viaduto a leste da estação Osasco	km 80+000
Viaduto a leste de Comandante Sampaio	km 77+900
Passagem em nível a oeste de Quitaúna – 4º Batalhão de Infantaria	km 75+300
Viaduto a oeste de Quitaúna	km 75+900
Passagem do Rodoanel na estação Gen. Miguel Costa	km 75+200
Viaduto a oeste de Carapicuíba	km 73+000

PROCESSO SPI nº 021.00000700/2025-68
CONCORRÊNCIA INTERNACIONAL nº 02/2025
PPP TIC EIXO OESTE

Interferência	Localização
Viaduto a leste da estação Antônio João	km 70+900
Viaduto a leste da estação Barueri	km 69+000
Passagem em nível a leste da estação Amador Bueno	km 57+100

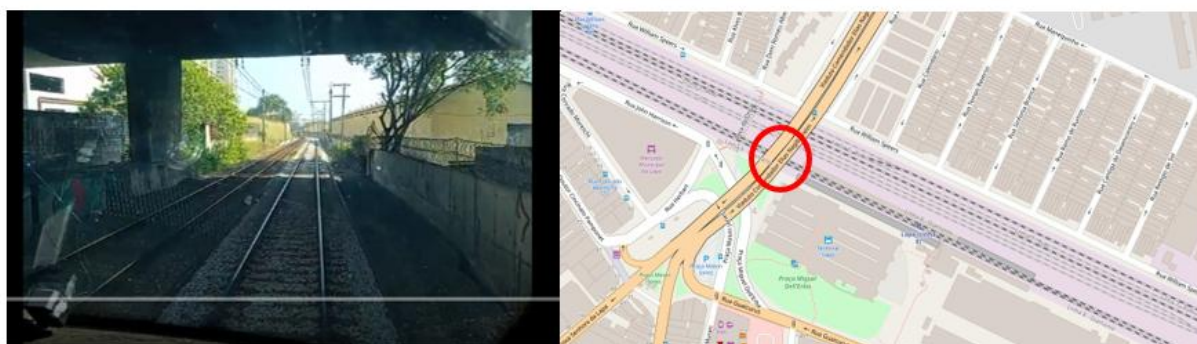


Figura 56 - Túnel a oeste da estação Lapa (km 88+500).



Figura 57 - Estreitamento de faixa entre Lapa e Domingos de Moraes (km 86+500).

PROCESSO SPI nº 021.00000700/2025-68
CONCORRÊNCIA INTERNACIONAL nº 02/2025
PPP TIC EIXO OESTE



Figura 58 - Estreitamento de faixa entre Lapa e Domingos de Moraes, segunda impedância (km 87+200).

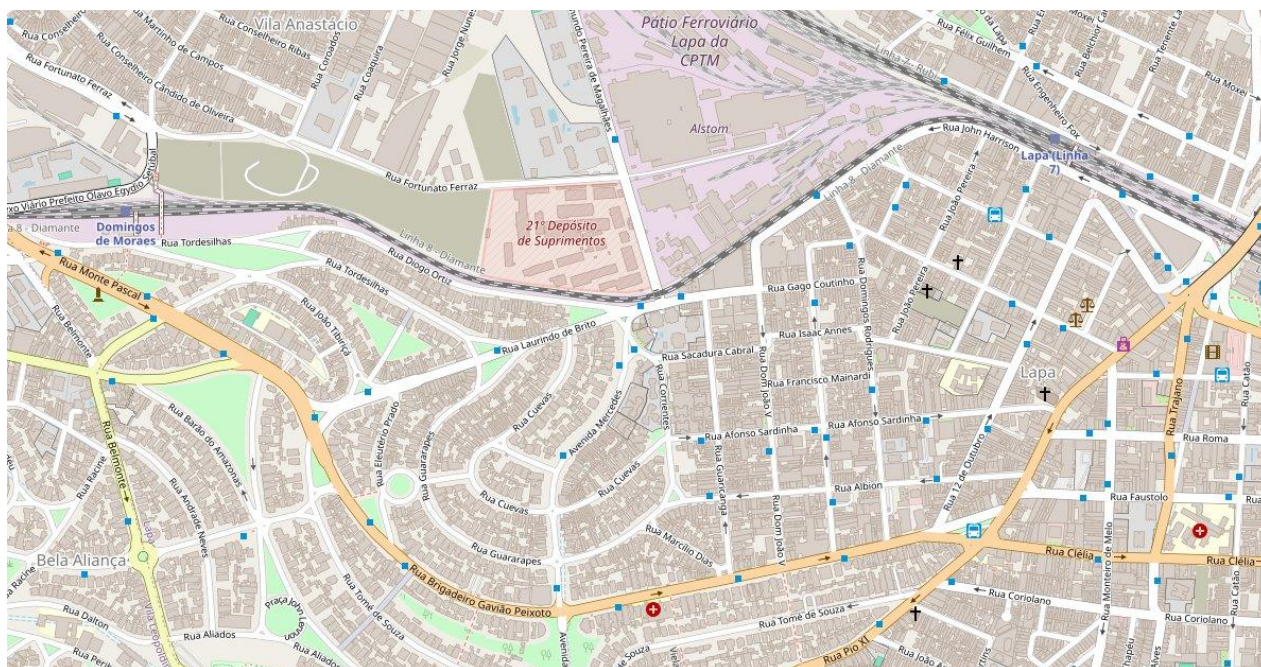


Figura 59 – Posição do trecho de via.

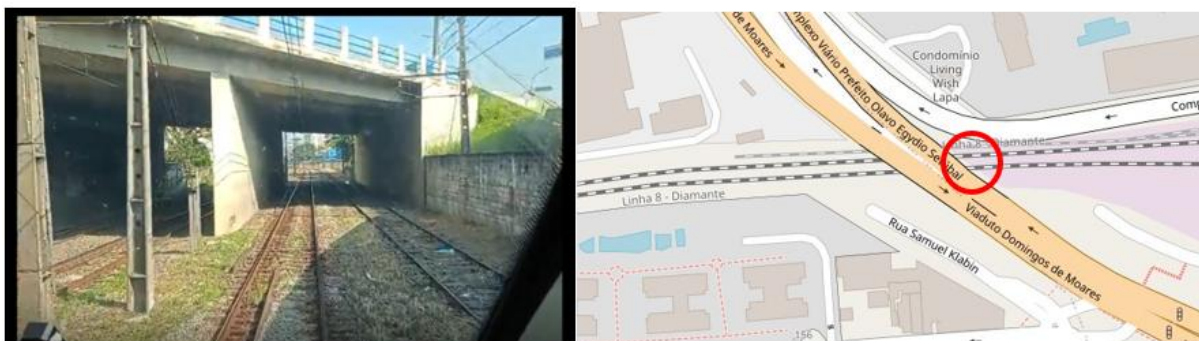


Figura 60 - Viaduto a oeste de Domingos de Morais (km 86+000).



Figura 61 - Torres de Transmissão entre Domingos de Morais e Imperatriz Leopoldina (km 85+000).



Figura 62 - Estreitamento de faixa a leste de Imperatriz Leopoldina (km 84+300).



Figura 63 - Viaduto Ferroviário a leste de Pres. Altino – Transposição do Rio Pinheiros (km 82+900).

PROCESSO SPI nº 021.00000700/2025-68
CONCORRÊNCIA INTERNACIONAL nº 02/2025
PPP TIC EIXO OESTE



Figura 64 - Viaduto a leste da estação Osasco (km 80+000).



Figura 65 - Viaduto a leste de Comandante Sampaio (km 77+900).

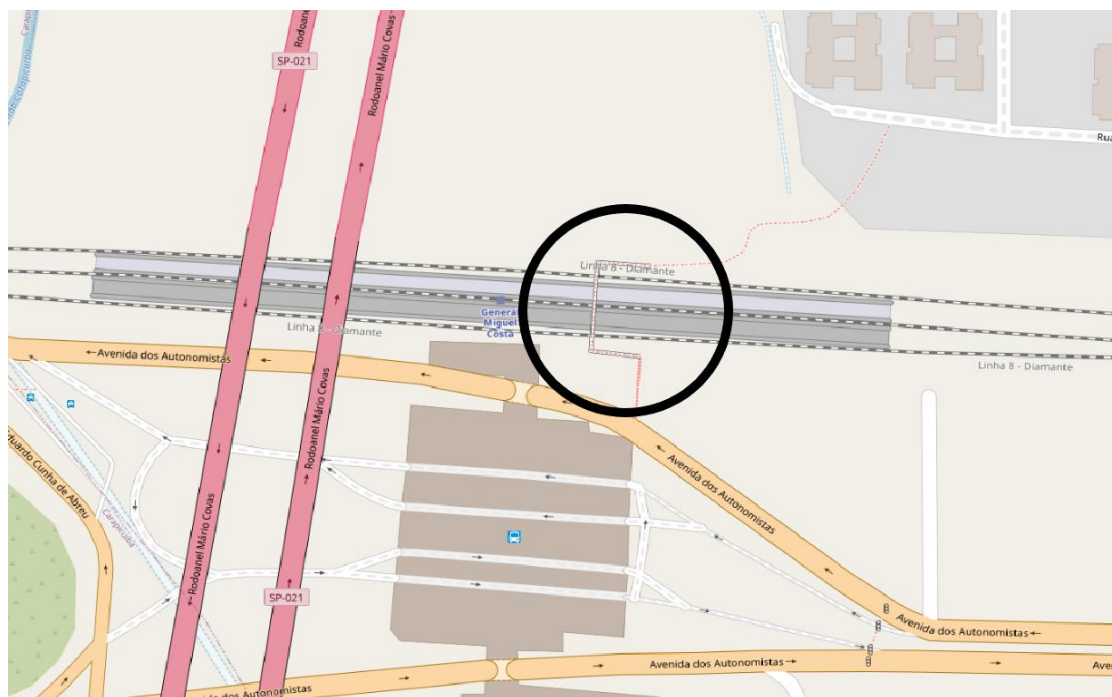


Figura 66 - Passagem em nível a oeste de Quitaúna – 4º Batalhão de Infantaria (km 75+300).

PROCESSO SPI nº 021.00000700/2025-68
CONCORRÊNCIA INTERNACIONAL nº 02/2025
PPP TIC EIXO OESTE

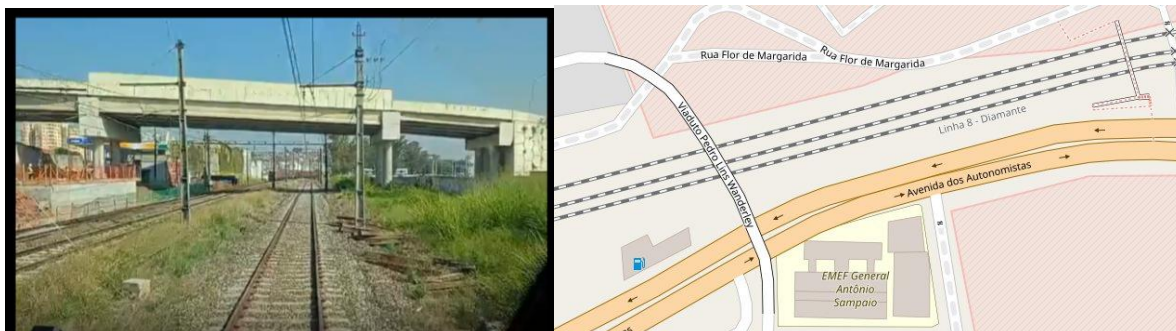


Figura 67 - Viaduto a oeste de Quitaúna (75+900).

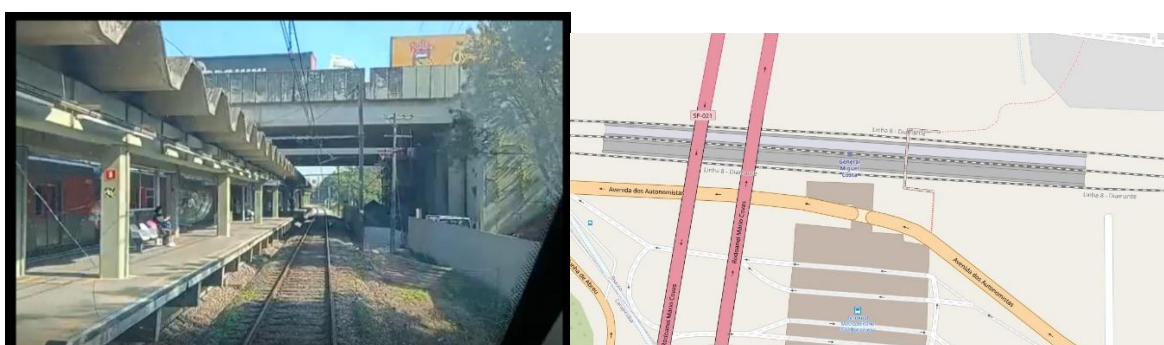


Figura 68 - Passagem do Rodoanel na estação Gen. Miguel Costa (km 75+200).



Figura 69 - Viaduto a oeste de Carapicuíba (73+000).



Figura 70 - Viaduto a leste da estação Antônio João (km 70+900).



Figura 71 - Viaduto a leste da estação Barueri (km 69+000).



Figura 72 - Passagem em nível a leste da estação Amador Bueno (km 57+100).

4.2. TRECHO AMADOR BUENO A MAIRINQUE

Neste trecho só puderam ser inspecionadas os entornos das estações de São João Novo, São Roque e Mairinque. A via permanente inexistente, sem presença de lastro, dormentes ou trilhos.

No contexto do TIC EIXO OESTE qualquer remanescente da via existente não será utilizada, uma vez que está prevista a construção de uma nova via permanente, garantindo infraestrutura moderna e adequada às exigências do serviço ferroviário planejado.

Conforme as diretrizes dos ANEXOS II.A e II.B, a desativação de trechos ferroviários deve seguir um protocolo técnico que minimize riscos operacionais e ambientais. No trecho entre Amador Bueno e Mairinque, onde a via permanente encontra-se em estado de abandono, é recomendável a adoção de medidas preventivas para evitar degradação adicional da infraestrutura e ocupações irregulares. Isso inclui a remoção controlada de trilhos e dormentes deteriorados, a sinalização da área como de acesso restrito e o monitoramento de estruturas remanescentes, como pontes e taludes, para prevenir colapsos estruturais.

4.3. TRECHO MAIRINQUE A SOROCABA – (RUMO LOGÍSTICA)

O trecho ferroviário entre Mairinque e Sorocaba apresenta uma infraestrutura em avançado estado de deterioração, com trilhos cobertos por vegetação, dormentes deteriorados e ocupações na faixa de domínio.

A inspeção realizada no trecho revelou uma série de problemas. A velocidade máxima permitida durante a vistoria foi de 20 km/h, limitada pelas condições da via. Dormentes

PROCESSO SPI nº 021.00000700/2025-68
CONCORRÊNCIA INTERNACIONAL nº 02/2025
PPP TIC EIXO OESTE

deteriorados, em alguns trechos encobertos por terra e areia, comprometem a estabilidade dos trilhos. Postes da antiga rede aérea representam um risco iminente de queda sobre a via.

Além da deterioração natural pela ação do tempo e falta de conservação, o trecho sofre com invasões. Passagens em nível clandestinas, construções irregulares na faixa de domínio e a ocupação da estação Brigadeiro Tobias demonstram a fragilidade da segurança patrimonial da ferrovia. Próximo à estação Sorocaba, a situação se agrava com a presença de pessoas em situação de rua que utilizam o leito da ferrovia para barracas e acampamentos improvisados.

Apesar da presença de ocupações irregulares e passagens clandestinas ao longo do trecho, essas interferências não impactarão diretamente a futura operação do TIC EIXO OESTE, uma vez que o projeto prevê a construção de uma nova via permanente. No entanto, o monitoramento dessas ocupações será essencial para garantir a segurança e a integridade da faixa de domínio ferroviária.

De acordo com o ANEXOS II.A e II.B, a recuperação de trechos ferroviários degradados deve seguir critérios técnicos rigorosos para garantir a viabilidade estrutural da via. No trecho entre Mairinque e Sorocaba, onde a via permanente apresenta degradação avançada será exigido um processo de reabilitação abrangente, incluindo substituição completa dos trilhos e dormentes, recomposição do lastro e reforço dos taludes. Além disso, recomenda-se a remoção segura de postes e cabearios da rede aérea obsoleta para evitar riscos estruturais. Ainda que o TIC EIXO OESTE preveja a construção de uma nova via permanente, as diretrizes dos ANEXOS II.A e II.B reforçam a necessidade de monitoramento contínuo da faixa de domínio, prevenindo ocupações indevidas e garantindo a segurança do entorno ferroviário.

A seguir estão discriminados os pontos de atenção e interferências encontradas no trecho.

Tabela 4 – Interferências no trecho entre Mairinque e Sorocaba, Estrada de Ferro Sorocabana (Rumo Logística)

Interferência	Localização
Detalhe da Via Permanente invadida pela vegetação.	Ex.: km 33+600
Postes da antiga Rede Aérea	Ex.: km 35+000
Passagem em Nível clandestina	Ex.: km 28+700
Invasão de faixa de domínio e PN clandestina	Ex.: km 35+100
Invasão de faixa de domínio	Ex.: km 35+900
Passagem sob Rodovia	Ex.: km 10+300
Invasão de faixa de domínio	Ex.: km 11+500
Passagem em nível clandestina	Ex.: km 2+200

PROCESSO SPI nº 021.00000700/2025-68
CONCORRÊNCIA INTERNACIONAL nº 02/2025
PPP TIC EIXO OESTE

Interferência	Localização
Descarte de entulho	Ex.: km 2+400
Acampamento na faixa de domínio	Ex.: km 35+200



Figura 73 - Detalhe da Via Permanente invadida pela vegetação (Ex.: km 33+600).



Figura 74 - Postes da antiga Rede Aérea (Ex.: km 35+000).



Figura 75 - Passagem em Nível clandestina (Ex.: km 28+700).



Figura 76 - Invasão de faixa de domínio e PN clandestina (Ex.: km 35+100).



Figura 77 - Invasão de faixa de domínio (Ex.: km 35+900).

PROCESSO SPI nº 021.00000700/2025-68
CONCORRÊNCIA INTERNACIONAL nº 02/2025
PPP TIC EIXO OESTE



Figura 78 - Passagem sob Rodovia Raposo Tavares (Ex.: km 10+300).

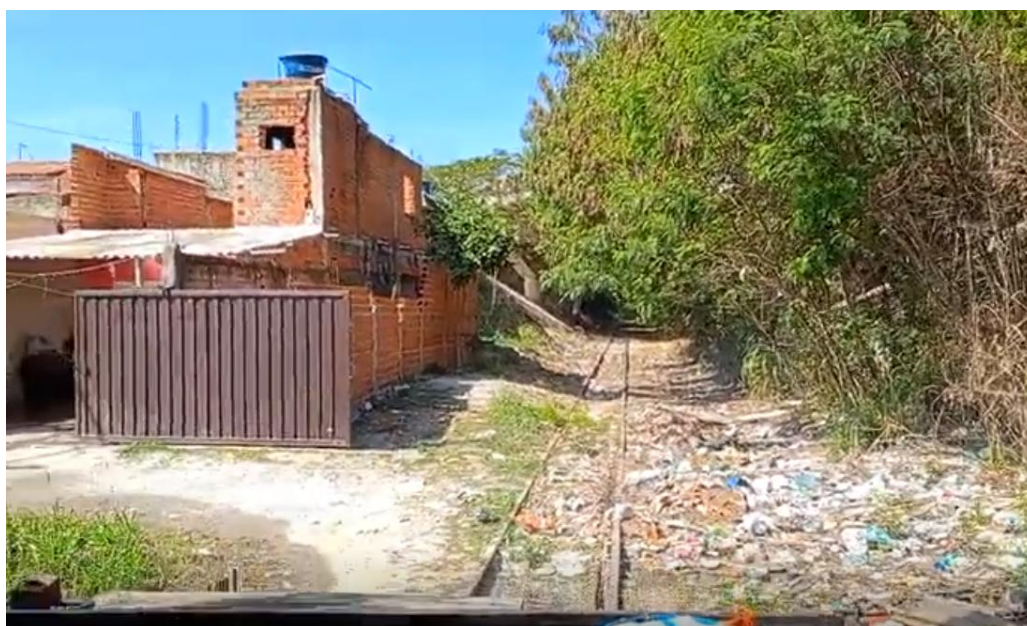


Figura 79 - Invasão de faixa de domínio (Ex.: km 11+500).

PROCESSO SPI nº 021.00000700/2025-68
CONCORRÊNCIA INTERNACIONAL nº 02/2025
PPP TIC EIXO OESTE



Figura 80 - Passagem em nível clandestina (Ex.: km 2+200).



Figura 81 - Descarte de entulho (Ex.: km 2+400).

PROCESSO SPI nº 021.00000700/2025-68
CONCORRÊNCIA INTERNACIONAL nº 02/2025
PPP TIC EIXO OESTE



Figura 82 - Acampamento na faixa de domínio (Ex.: km 35+200).

**PROCESSO SPI nº 021.00000700/2025-68
CONCORRÊNCIA INTERNACIONAL nº 02/2025
PPP TIC EIXO OESTE**

APENSO I – POLÍGONO DA ÁREA DE CONCESSÃO DO TIC EIXO OESTE

APENSO II – ESTAÇÕES NÃO INCLUÍDAS NA CONCESSÃO DO TIC EIXO OESTE, MAS PRESENTES NA ÁREA

Este Apenso apresenta a relação das estações existentes ao longo do traçado previsto para o TIC EIXO OESTE que, embora estejam situadas na faixa de domínio ou nas proximidades da linha projetada, não serão objeto de transferência à futura CONCESSIONÁRIA. São indicadas suas localizações, condições gerais e características relevantes, com o objetivo de documentar o cenário atual da infraestrutura e esclarecer eventuais interfaces, sem, contudo, atribuir responsabilidades de operação, manutenção ou gestão à CONCESSIONÁRIA.

ESTAÇÃO BARUERI

Localização: Praça São João Batista, 30 – Centro – Barueri – SP

Coordenadas Geográficas: Latitude: -23.511, Longitude: -46.876



Figura 83 - Estação Barueri.

A Estação Barueri inaugurada em 10 de julho de 1875, sendo uma das primeiras estações da Estrada de Ferro Sorocabana (EFS).

A Estação Barueri, uma das mais importantes da Linha 8-Diamante, está localizada no centro urbano do município de mesmo nome e opera como elo fundamental entre a malha metropolitana e o sistema de ônibus intermunicipal. Com uma infraestrutura robusta, composta por plataformas cobertas, escadas rolantes, elevadores e ligação direta com um terminal rodoviário anexo, a estação desempenha papel central na articulação da mobilidade regional da zona oeste da Grande São Paulo.

No entanto, a relevância da estação Barueri para o transporte público não está diretamente associada ao TIC EIXO OESTE em termos de atendimento ou integração funcional. O novo serviço ferroviário de média distância não prevê parada neste ponto. Ainda assim, a estação encontra-se inserida em um trecho compartilhado com a futura via permanente do TIC, o que configura um cenário de interferência física direta e inevitável.

A faixa de domínio no entorno da estação é urbanizada, com ocupação lateral intensa e elementos viários importantes que cruzam ou tangenciam o eixo ferroviário. Essa condição impõe desafios técnicos importantes, especialmente no que diz respeito à manutenção da operação ininterrupta da Linha 8 durante a implantação da nova infraestrutura. O traçado do TIC precisará ser cuidadosamente ajustado para coexistir com a operação metropolitana, sem comprometer a integridade estrutural da estação ou a segurança dos usuários.

A complexidade local também envolve a gestão de acessos, sistemas de drenagem, sinalização, interferências com a rede aérea e, possivelmente, o reforço de fundações e estruturas existentes, dependendo da solução de implantação adotada. Vale ressaltar que o terminal de ônibus adjacente, interligado à estação, contribui para o adensamento do entorno imediato e deve ser preservado como elemento funcional essencial para a mobilidade da população.



Figura 84 - Acesso a estação.



Figura 85 - Integração com terminal de ônibus.



Figura 86 - Acesso as plataformas.

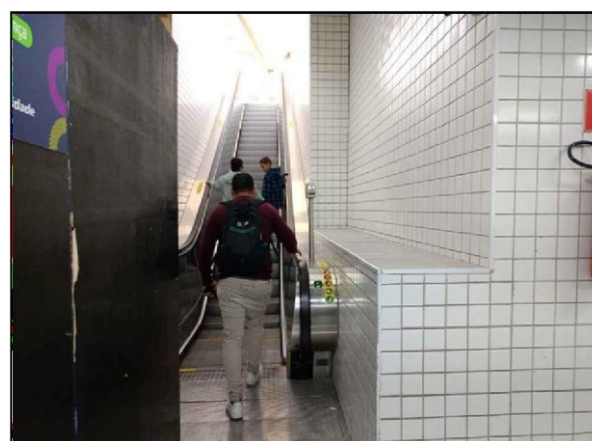


Figura 87 - Acesso com escada rolante.



Figura 88 – Plataforma.



Figura 89 - Chegada a plataforma.

ESTAÇÃO ANTÔNIO JOÃO

Localização: Rua Acre, s/nº (Fazenda Militar-Aldeia), s/nº - Nova Aldeinha – Barueri – SP

Coordenadas Geográficas: Latitude: -23.510, Longitude: -46.860)

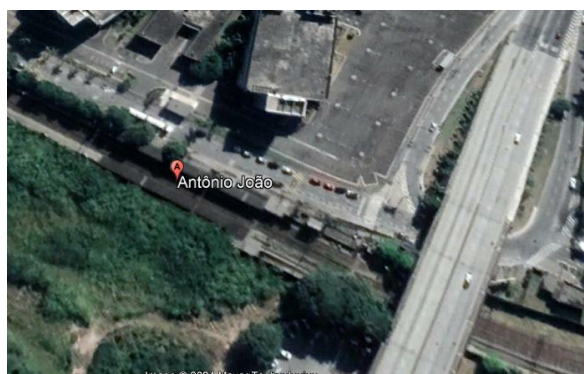


Figura 90 - estação Antônio João.

Situada no município de Barueri, a Estação Antônio João é uma parada da Linha 8-Diamante, operada pela ViaMobilidade. Inaugurada em 18 de março de 1941 pela Estrada de Ferro Sorocabana (EFS), a estação serve uma região de ocupação mista e consolidada, sendo equipada com plataformas centrais, acessos por rampas, sistema de bilhetagem eletrônica e vigilância por câmeras. Sua operação é voltada à mobilidade urbana de caráter metropolitano, sem vínculo funcional direto com o TIC EIXO OESTE.

Apesar disso, a estação possui relevância estratégica no processo de implantação do novo serviço. O trecho ferroviário no qual a Estação Antônio João está inserida será compartilhado fisicamente com o traçado da nova via permanente do TIC EIXO OESTE, caracterizando uma proximidade operacional que exige atenção técnica específica. A faixa de domínio na região apresenta limitações de largura, e a presença de obras de arte como o viaduto ao leste da estação impõe restrições adicionais à geometria do novo traçado.

A inserção do TIC EIXO OESTE nesse corredor não pressupõe qualquer tipo de atendimento à estação Antônio João, tampouco integração funcional com os sistemas atualmente operados pela ViaMobilidade. No entanto, a coexistência física das duas infraestruturas implicará necessidade de segregação clara entre as circulações, além de compatibilização de acessos, faixas de segurança, sistemas de sinalização e cronogramas de obra conforme previsto na implantação do EMPREENDIMENTO 007 que consiste na reconstrução da Estação para compatibilização do traçado do TIC EIXO OESTE com a atual Linha 8, conforme estabelecido no ANEXO II.B e na INTERVENÇÃO 5, estabelecida no ANEXO II.D.

Outro fator que deve ser considerado é o potencial impacto sobre a operação cotidiana da Linha 8. A estação atende população dependente do transporte ferroviário e qualquer interferência no serviço metropolitano poderá gerar efeitos relevantes na mobilidade da região. Por essa razão, intervenções no entorno da estação, mesmo que pontuais, devem ser objeto de planejamento detalhado, com definição de responsabilidades, metodologias construtivas e períodos de execução em articulação com a operadora atual e com a ARTESP.

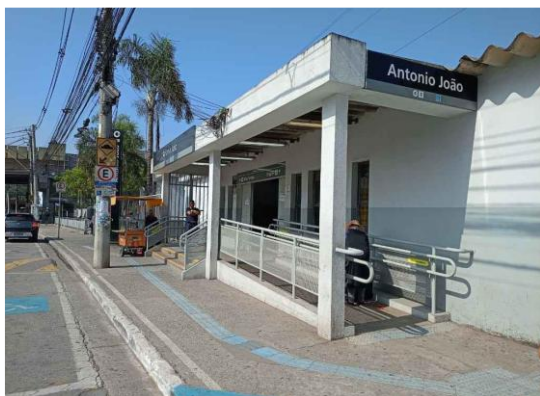


Figura 91 - Acesso da estação.



Figura 92 - Rampa de acesso.



Figura 93 - Acesso a plataforma.



Figura 94 - Vista do acesso a plataforma.

PROCESSO SPI nº 021.00000700/2025-68
CONCORRÊNCIA INTERNACIONAL nº 02/2025
PPP TIC EIXO OESTE



Figura 95 – Plataforma.



Figura 96 - Plataforma descoberta.



Figura 97 – Visão aérea da estação Antônio João.

ESTAÇÃO SANTA TEREZINHA

Localização: Rua Dep. Emílio Carlos, 900 - Santa Terezinha – Carapicuíba, SP

Coordenadas Geográficas: Latitude: -23.510, Longitude: -46.881

PROCESSO SPI nº 021.00000700/2025-68
CONCORRÊNCIA INTERNACIONAL nº 02/2025
PPP TIC EIXO OESTE



Figura 98 - Estação Santa Terezinha.

A Estação Santa Terezinha, localizada no município de Carapicuíba, integra a Linha 8-Diamante, atualmente sob responsabilidade da concessionária ViaMobilidade. A estação possui plataformas centrais cobertas, escadas de acesso, rampas para acessibilidade, sistema de bilhetagem eletrônica e monitoramento por câmeras, além de conexão com linhas de ônibus locais. A estação atende à demanda urbana da região oeste da Grande São Paulo e está inserida em um trecho densamente ocupado do traçado ferroviário.

No contexto do TIC EIXO OESTE, a Estação Santa Terezinha configura-se como um ponto de interferência direta, considerando que a nova via permanente será implantada sobre o mesmo corredor ferroviário existente.

Principais aspectos a serem considerados no projeto neste ponto:

- A estação é operada pela ViaMobilidade, e sua infraestrutura física e funcional não integra a concessão do TIC EIXO OESTE. No entanto, sua proximidade direta com o eixo projetado impõe necessidade de compatibilização durante a implantação da nova via.
- O entorno urbano da estação apresenta ocupação adensada e limitações espaciais, o que reduz a flexibilidade para eventuais remanejamentos de faixa de domínio ou ampliação de seção ferroviária.
- A continuidade da operação da Linha 8 durante as obras do TIC EIXO OESTE exige planejamento minucioso das intervenções civis, especialmente nas imediações da estação, de modo a evitar impactos sobre a operação metropolitana.



Figura 99 - Acesso da estação.



Figura 100 - Corredor de acesso.

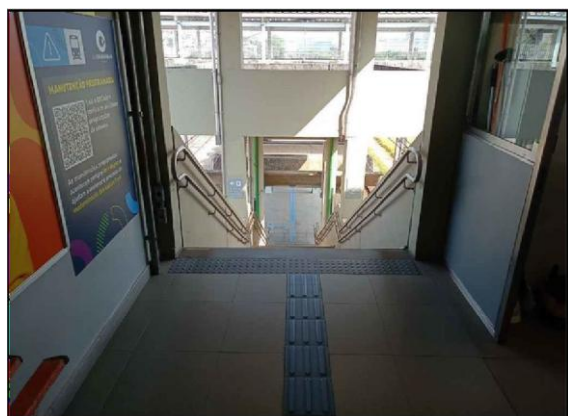


Figura 101 - Acesso a plataforma.

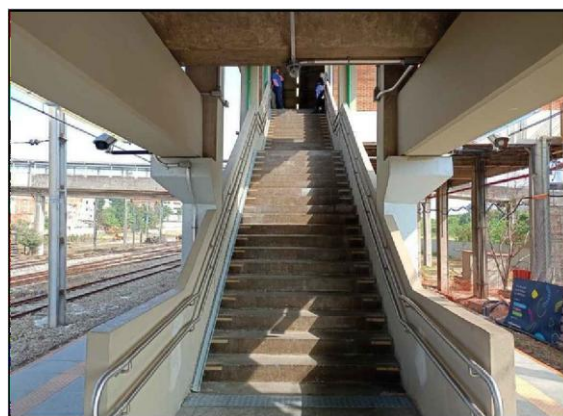


Figura 102 - Escada de acesso a plataforma.



Figura 103 - Plataforma central.



Figura 104 - Plataforma.

ESTAÇÃO GENERAL MIGUEL DA COSTA

Localização: Av. dos Autonomistas, s/n (KM18) - Osasco - SP

Coordenadas Geográficas: Latitude: -23.523, Longitude: -46.815

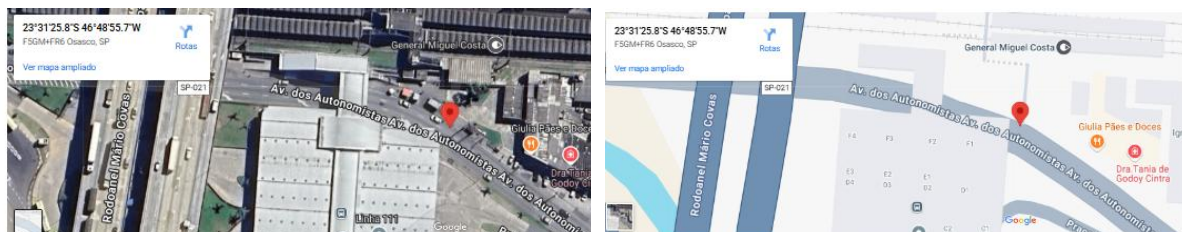


Figura 105 - Estação General Miguel da Costa

A Estação General Miguel Costa, originalmente inaugurada como Parada Km 21 em meados de 1951 pela antiga Estrada de Ferro Sorocabana, está localizada na divisa entre os municípios de Osasco e Carapicuíba, na Região Metropolitana de São Paulo. Atualmente, integra a Linha 8-Diamante, operada pela concessionária ViaMobilidade.

Situada próxima a áreas comerciais e grandes atacadistas, a estação possui integração tarifada com o Terminal Metropolitano Luiz Bortolosso (Km 21), facilitando o acesso a diversas linhas de ônibus que conectam os municípios da região.

A infraestrutura da estação, incluindo plataformas, acessos, sinalização, bilhetagem e integração com o terminal rodoviário, é de responsabilidade da ViaMobilidade e não faz parte do escopo direto da futura concessão do TIC EIXO OESTE. No entanto, sua localização estratégica no eixo de passagem do trajeto planejado deve ter como pontos de atenção:

- Eventuais intervenções nas imediações da estação ou na faixa de domínio ferroviário entre General Miguel Costa e estações adjacentes deverão ser compatibilizadas com a operação contínua da Linha 8, mediante coordenação com a concessionária atual e anuência da ARTESP.



Figura 106 - Acesso da estação General Miguel Costa

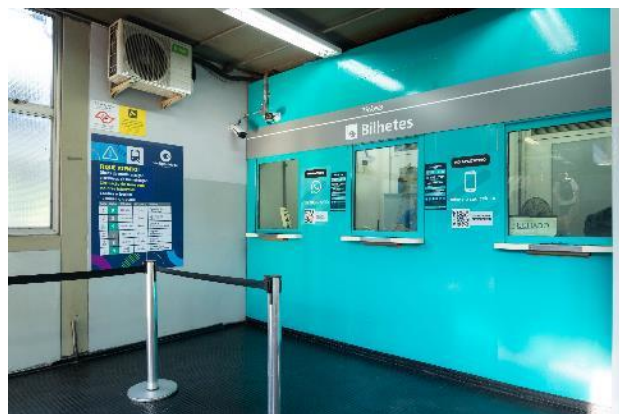


Figura 107 - Bilheteria de General Miguel Costa



Figura 108 - Linha de Bloqueio da estação General Miguel Costa



Figura 109 - Visão de uma das plataformas da estação General Miguel Costa

ESTAÇÃO QUITAÚNA

Localização: Praça Antônio Raposo Tavares, s/n - Osasco - SP

Coordenadas Geográficas: Latitude: --23.522, Longitude: -46.807



Figura 110 - Estação Quitaúna

A Estação Quitaúna foi inaugurada em 29 de maio de 1929 pela antiga Estrada de Ferro Sorocabana, no bairro homônimo de Osasco. Inicialmente, servia como ponto de apoio logístico ao Exército Brasileiro, devido à proximidade com o então recém-inaugurado quartel de Quitaúna. Entre 1939 e 1948, a estação foi denominada "Duque de Caxias", retornando posteriormente ao nome original

Atualmente a estação integra a Linha 8–Diamante, operada pela concessionária ViaMobilidade, e está localizada na Praça Antônio Raposo Tavares, s/nº, em Osasco. A região é caracterizada por sua importância histórica e militar, abrigando o quartel do Exército Brasileiro e o Parque Ecológico Dionísio Alvarez Mateo.

A infraestrutura da Estação Quitaúna passou por reformas significativas ao longo dos anos. Em 1979, foi reconstruída pela FEPASA, e em 2017, sob a administração da CPTM, recebeu melhorias que incluíram a instalação de elevadores, pisos táteis, rampas de acesso e banheiros adaptados, visando à acessibilidade de todos os usuários.

A estação é equipada com banheiro público e oferece facilidades de acessibilidade, incluindo elevadores, rampas de acesso, pisos táteis, banheiros adaptados, telefone público adaptado para PCR, além de transposição de plataformas acessível.

A estação é operada pela ViaMobilidade, e sua infraestrutura física e funcional não integra a concessão do TIC EIXO OESTE. No entanto, sua proximidade direta com o eixo projetado impõe necessidade de compatibilização durante a implantação da nova via.

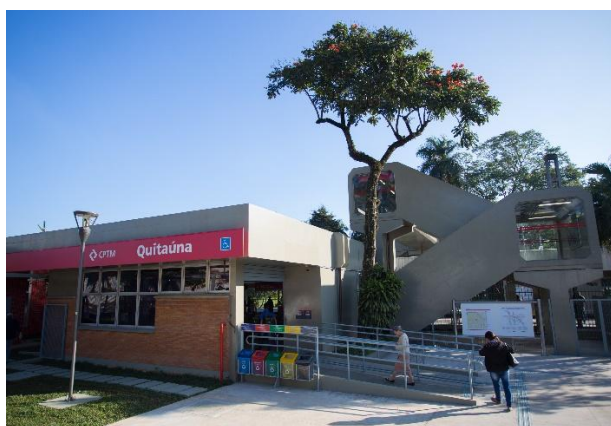


Figura 111 - Acesso de Quitaúna



Figura 112 - Vista de uma das plataformas de Quitaúna

ESTAÇÃO COMANDANTE SAMPAIO

Localização: Av. dos Autonomistas, 5100 - Osasco - SP

Coordenadas Geográficas: Latitude: -23.525, Longitude: -46.795

PROCESSO SPI nº 021.00000700/2025-68
CONCORRÊNCIA INTERNACIONAL nº 02/2025
PPP TIC EIXO OESTE

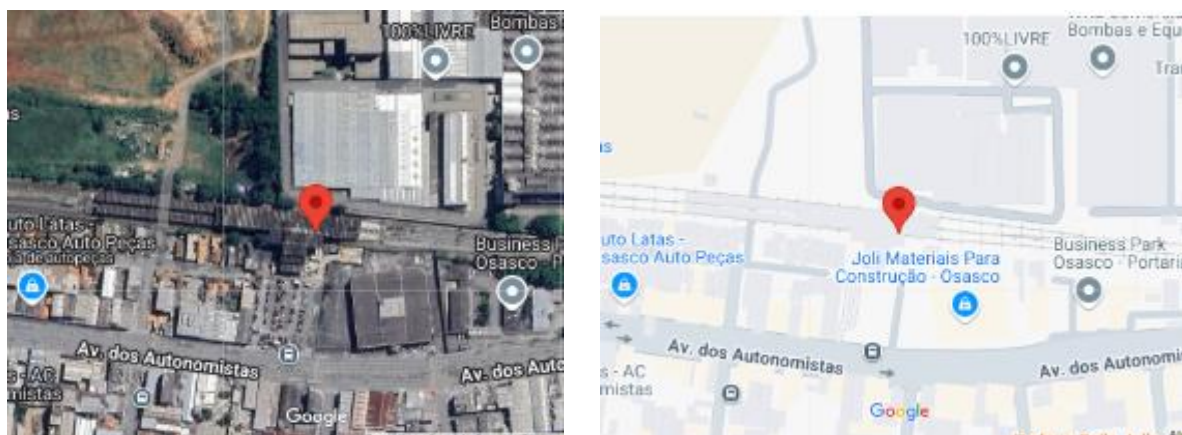


Figura 113 - Estação Comandante Sampaio

A Estação Comandante Sampaio foi inaugurada em 12 de outubro de 1946 pela Estrada de Ferro Sorocabana (EFS), inicialmente com os nomes oficiais de "General Sampaio" e "Comandante Sampaio", em homenagem ao General Antônio de Sampaio, herói da Guerra do Paraguai e patrono da infantaria do Exército Brasileiro. O nome "Comandante Sampaio" prevaleceu ao longo do tempo.

Localizada no bairro Km 18, em Osasco, a estação integra a Linha 8-Diamante, atualmente operada pela concessionária ViaMobilidade. A região é predominantemente residencial, com comércio local e instituições de ensino nas proximidades.

A estação passou por uma reconstrução em 25 de janeiro de 1979, realizada pela FEPASA, como parte da remodelação da Linha Oeste. Apesar de planos para a construção de um terminal de ônibus adjacente, a obra não foi executada, e a área destinada tornou-se um estacionamento.

Em 2023, a ViaMobilidade iniciou obras de modernização na estação, com previsão de conclusão até o primeiro semestre de 2024. As melhorias incluem a instalação de seis escadas rolantes, três elevadores, reforma da fachada e do teto para maior entrada de luz natural, além de plataforma com piso de granito e escadarias com canaletas.

A estação é operada pela ViaMobilidade, e sua infraestrutura física e funcional não integra a concessão do TIC EIXO OESTE. No entanto, sua proximidade direta com o eixo projetado impõe necessidade de compatibilização durante a implantação da nova via.



Figura 114 - Escadas de Acesso ao Mezanino da estação



Figura 115 - Visão de uma das plataformas de Comandante Sampaio

ESTAÇÃO OSASCO

Localização: Rua Erasmo Braga, s/n – Osasco – SP

Coordenadas Geográficas: Latitude: -23.532, Longitude: -46.789

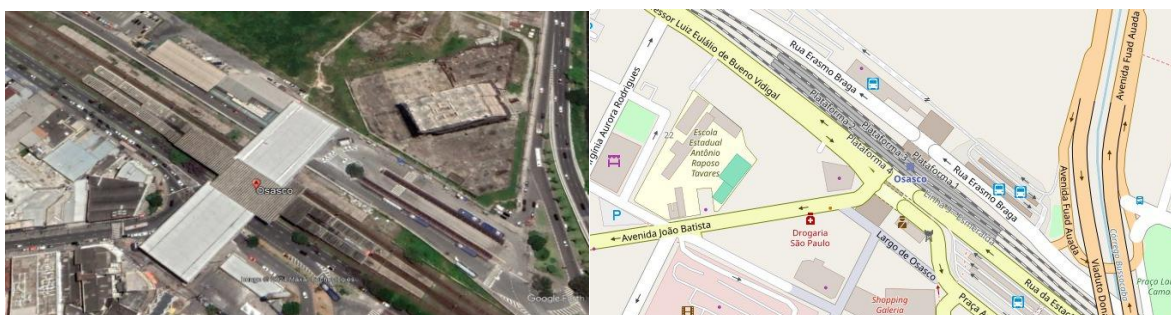


Figura 116 - Estação Osasco.

A estação Osasco foi inaugurada em 20 de abril de 1895 pela Estrada de Ferro Sorocabana, tornando-se um ponto de extrema importância para o transporte de passageiros e cargas.

A Estação Osasco é um dos principais polos de integração ferroviária da Região Metropolitana de São Paulo, conectando as Linhas 8-Diamante e 9-Esmeralda, atualmente operadas pela concessionária ViaMobilidade. Trata-se de uma estação intermodal com grande volume de passageiros, dotada de plataformas amplas, acessos cobertos, escadas rolantes, elevadores, sistemas de bilhetagem eletrônica e monitoramento por câmeras. Há também integração direta com o terminal urbano de ônibus adjacente.

Embora o TIC EIXO OESTE não preveja parada na Estação Osasco, esta assume importância estratégica para o projeto, por estar inserida no eixo de passagem da futura via permanente e por ser um ponto de referência logística e funcional na rede existente.

As seguintes considerações são relevantes:

- A infraestrutura da estação, incluindo plataformas, acessos, sinalização, bilhetagem e integração com o terminal rodoviário, é de responsabilidade da ViaMobilidade, e não se insere no escopo direto da futura concessão do TIC EIXO OESTE.
- Eventuais intervenções nas imediações da estação ou na faixa de domínio ferroviário entre Osasco e Presidente Altino deverão ser compatibilizadas com a operação contínua das Linhas 8 e 9, mediante coordenação com a concessionária atual e anuência da ARTESP.
- A Estação Osasco possui alto fluxo de passageiros e relevante papel como terminal de transferência metropolitana, razão pela qual ações de construção, reconfiguração de traçado ou interligação de sistemas devem considerar o impacto sobre a operação existente.
- A possibilidade de integração indireta entre os serviços do TIC EIXO OESTE e a estação Osasco, por meio de transbordo em Presidente Altino ou Amador Bueno, poderá ser explorada futuramente, desde que respeitados os limites técnicos e regulatórios das concessões vigentes.

Diante disso, a Estação Osasco deve ser considerada, no âmbito do projeto TIC EIXO OESTE, como ponto de atenção especial, tanto pelas interferências físicas potenciais quanto pelo impacto funcional sobre o sistema de mobilidade regional. A gestão articulada das interfaces e a definição clara de responsabilidades entre as partes envolvidas são essenciais para assegurar a compatibilidade entre os sistemas existentes e o novo serviço ferroviário em implantação.



Figura 117 - Acesso da estação.



Figura 118 - Acesso principal.

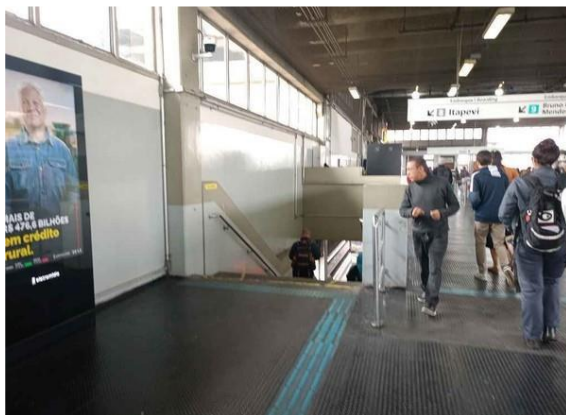


Figura 119 - Acesso a plataforma.

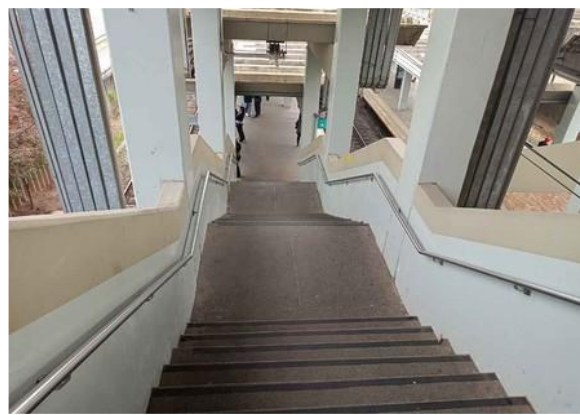


Figura 120 - Escada de acesso.

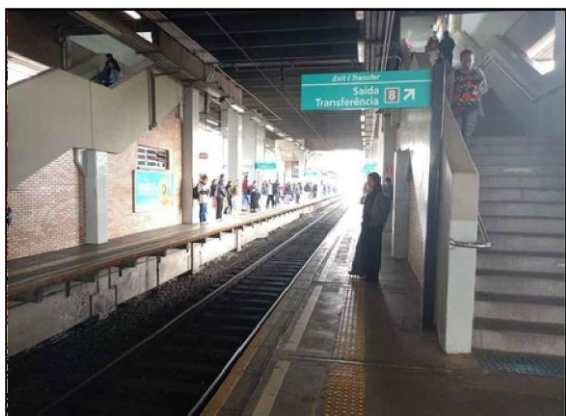


Figura 121 - Plataforma linha 9.



Figura 122 - Plataforma central.

ESTAÇÃO PRESIDENTE ALTINO

Localização: Rua Abílio Mendes, 08, Presidente Altino, Osasco, São Paulo – SP

Coordenadas Geográficas: Latitude: -23.527, Longitude: -46.776

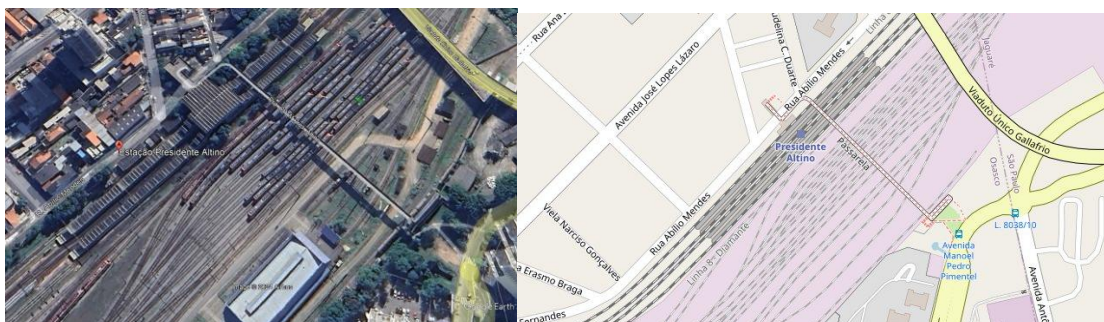


Figura 123 – Estação Presidente Altino.

A estação foi inaugurada em 25 de janeiro de 1951 pela Estrada de Ferro Sorocabana como uma estação de carga e passageiros.

A Estação Presidente Altino é um ponto estratégico da rede ferroviária metropolitana, operando atualmente como interligação entre as Linhas 8-Diamante e 9-Esmeralda, sob responsabilidade da concessionária ViaMobilidade. A estação dispõe de plataformas separadas para cada linha, conectadas por passarelas elevadas e acessos verticais, possibilitando a transferência de passageiros entre os serviços metropolitanos de forma eficiente e contínua.

No contexto do projeto do Trem Intercidades (TIC) Eixo Oeste, a Estação Presidente Altino configura-se como ponto de interferência direta, uma vez que se encontra no traçado previsto para a nova infraestrutura ferroviária. Embora o TIC EIXO OESTE não preveja parada nesta estação, a proximidade com os sistemas operacionais da ViaMobilidade e com o pátio Presidente Altino exige atenção especial quanto às condições de coexistência entre os serviços.

As seguintes observações são relevantes:

- As infraestruturas de interligação (plataformas, escadas, elevadores, passarelas) são operadas pela ViaMobilidade e permanecem fora da responsabilidade da futura concessionária do TIC EIXO OESTE.
- Qualquer intervenção física ou alteração nas imediações da Estação Presidente Altino deverá considerar a necessidade de compatibilização com as operações das Linhas 8 e 9, demandando coordenação com a ARTESP e a concessionária vigente.
- A presença do pátio Presidente Altino, responsável por operações logísticas e de manutenção da ViaMobilidade, reforça a necessidade de gestão de interfaces durante a implantação da nova via permanente do TIC.
- Embora não esteja prevista a integração física direta entre os sistemas no local, é recomendável que futuras análises considerem os potenciais de integração funcional, operacional ou logística, respeitando os limites contratuais de cada concessão.

A Estação Presidente Altino, portanto, deve ser considerada como ponto sensível no planejamento e execução do TIC EIXO OESTE, exigindo ações específicas de articulação institucional, compatibilização técnica e preservação da funcionalidade dos sistemas atualmente em operação.

A estação é acessível para pessoas com mobilidade reduzida, oferecendo elevadores e rampas de acesso. Além disso, é integrada a linhas de ônibus que facilitam a conectividade com as regiões ao redor de Osasco e São Paulo.



Figura 124 - Acesso da estação.



Figura 125 - Acesso alternativo.

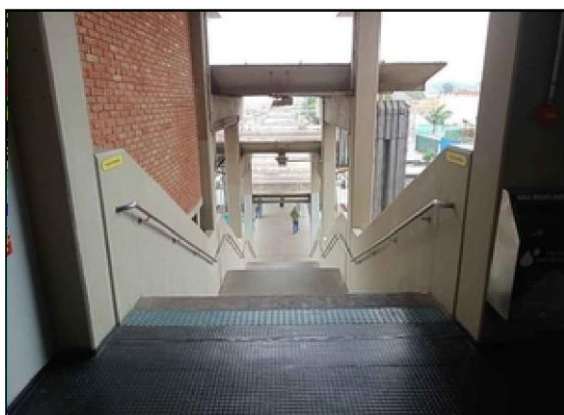


Figura 126 - Acesso a plataforma.



Figura 127 - Acesso a linha 9.



Figura 128 - Plataforma linha 8.



Figura 129 - Plataformas linhas 8 e 9.

ESTAÇÃO IMPERATRIZ LEOPOLDINA

Localização: Avenida Imperatriz Leopoldina, s/n - Vila Leopoldina, São Paulo – SP

Coordenadas Geográficas: Latitude: -23.523, Longitude: -46.730)

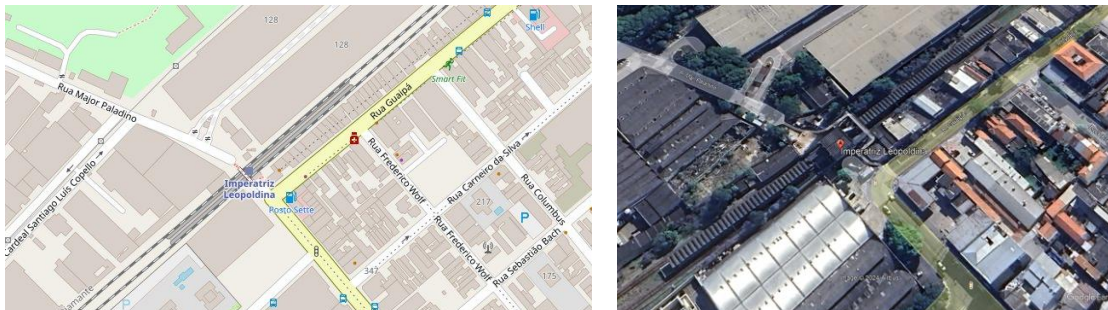


Figura 130 – Estação Imperatriz Leopoldina.

A Estação Imperatriz Leopoldina está localizada na Linha 8-Diamante, operada atualmente pela ViaMobilidade, e foi originalmente inaugurada pela Estrada de Ferro Sorocabana em 10 de julho de 1920. A estação dispõe de plataformas centrais cobertas, escadas fixas, acessos laterais e sistemas de bilhetagem eletrônica e videomonitoramento. Atende à demanda local de passageiros e apresenta conexão com o sistema viário urbano por meio da Avenida Imperatriz Leopoldina.

No contexto do TIC EIXO OESTE, a estação representa um ponto de interferência direta relevante, situando-se em um dos trechos mais sensíveis do traçado proposto, entre as estações Domingos de Morais e Presidente Altino. O segmento ferroviário nesse entorno apresenta estreitamento da faixa de domínio e interferências estruturais existentes, incluindo torres de transmissão e pontes, que exigirão soluções de engenharia específicas para viabilizar a implantação da nova via permanente.

Os seguintes aspectos são destacados:

- A infraestrutura da estação é de responsabilidade da ViaMobilidade e está fora do escopo direto da concessão do TIC EIXO OESTE. No entanto, como compartilha a mesma faixa de domínio ferroviário, sua operação poderá ser impactada pelas obras de implantação do TIC.
- O trecho a leste da Estação Imperatriz Leopoldina é caracterizado por estreitamento da faixa e presença de torres de alta tensão, que impõem limitações à expansão ou realocação da via, sendo necessário o desenvolvimento de projetos de mitigação e reforço estrutural.
- A estação não será atendida diretamente pelo TIC EIXO OESTE, tampouco há previsão de integração física. Ainda assim, a proximidade com o traçado projetado impõe a necessidade de compatibilização geométrica e de segurança, assegurando a operação plena da linha metropolitana durante e após as obras.
- A gestão da faixa de domínio, incluindo eventuais realocações, contenções e afastamentos mínimos, deverá ser tratada em articulação com a concessionária da Linha 8, a ARTESP e demais entes reguladores.

A Estação Imperatriz Leopoldina, portanto, deve ser considerada um ponto de atenção técnica prioritária no planejamento e execução do TIC EIXO OESTE, especialmente no que tange ao manejo da faixa ferroviária, controle de interferências e garantia da continuidade operacional da linha existente. A complexidade local exigirá soluções de engenharia integradas e planejamento detalhado das fases construtivas, respeitando as responsabilidades e limites das diferentes concessões envolvidas.



Figura 131 - Plataforma central – Norte.

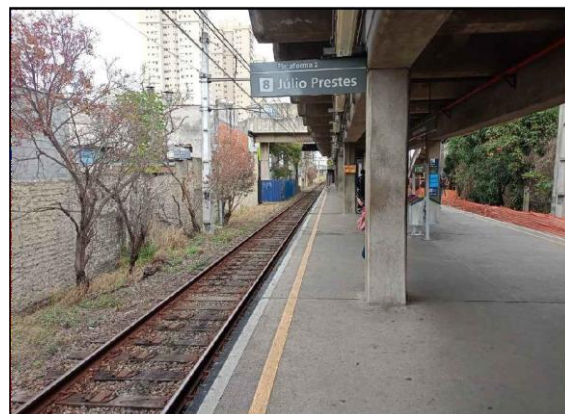


Figura 132 - Plataforma central – Sul.

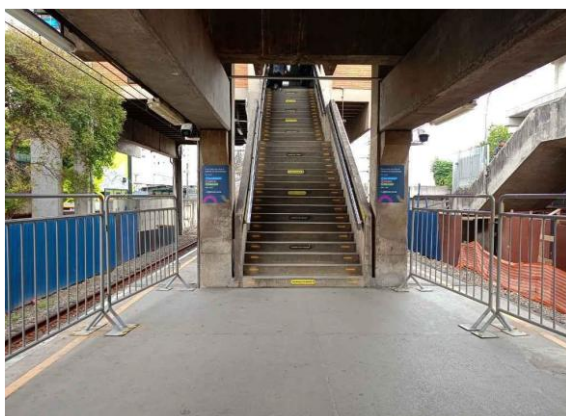


Figura 133 - Acesso a plataforma.

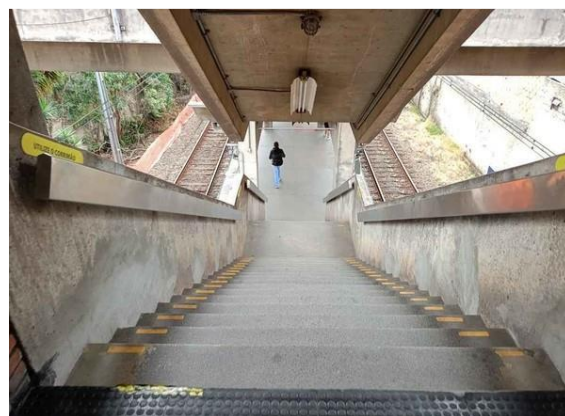


Figura 134 - Acesso a plataforma.



Figura 135 - Acesso da estação.



Figura 136 - Entrada lateral.

ESTAÇÃO DOMINGOS DE MORAIS

Localização: Rua João Tibiriçá, s/nº - Vila Anastácio, São Paulo – SP

Coordenadas Geográficas: Latitude: -23.531, Longitude: -46.678



Figura 137 - Estação Domingos de Moraes.

A Estação Domingos de Moraes, localizada na Linha 8-Diamante e operada pela concessionária ViaMobilidade, foi originalmente inaugurada pela Estrada de Ferro Sorocabana em 25 de junho de 1920. A estação possui plataformas centrais cobertas, acessos por escadas e rampas, sistemas de bilhetagem eletrônica e monitoramento por câmeras, compondo uma infraestrutura voltada ao atendimento de fluxo metropolitano regionalizado.

No contexto do TIC EIXO OESTE, a Estação Domingos de Moraes se insere como ponto de interferência direta, uma vez que o traçado da nova via permanente deverá ocupar a faixa ferroviária adjacente à estação, entre Água Branca e Imperatriz Leopoldina. Esse trecho apresenta condições restritivas de espaço e circulação, com registro de estreitamentos de faixa de domínio, travessias em nível e obras de arte existentes que podem interferir na implantação da nova infraestrutura.

Os seguintes aspectos merecem destaque:

- A estação e suas instalações são de responsabilidade da ViaMobilidade e não integram o escopo direto da concessão do TIC EIXO OESTE, embora compartilhem a mesma faixa de domínio ferroviário.
- O trecho entre Lapa e Domingos de Moraes, no qual a estação está inserida, apresenta estreitamento acentuado da faixa, já documentado tecnicamente e que representa um dos principais desafios de engenharia para a implantação da via permanente do TIC EIXO OESTE.
- Intervenções no entorno da estação devem considerar as condições de operação contínua das linhas metropolitanas, bem como o planejamento e a execução coordenada de obras civis, devendo ser previamente articuladas com a ARTESP e a operadora vigente.

- Não há previsão de parada do TIC EIXO OESTE na Estação Domingos de Morais, tampouco de integração direta. No entanto, a proximidade com o traçado do TIC impõe necessidade de compatibilização geométrica, estrutural e funcional.

Dessa forma, a Estação Domingos de Morais deve ser tratada como um ponto de interferência física crítica para o TIC EIXO OESTE, demandando estudos específicos de compatibilização de faixas, contenção, proteção de acessos e adequação do traçado ferroviário. O acompanhamento das condições de operação da linha metropolitana, aliado a uma gestão integrada de obras, será fundamental para evitar riscos à operação existente e viabilizar a implantação segura da nova infraestrutura regional.

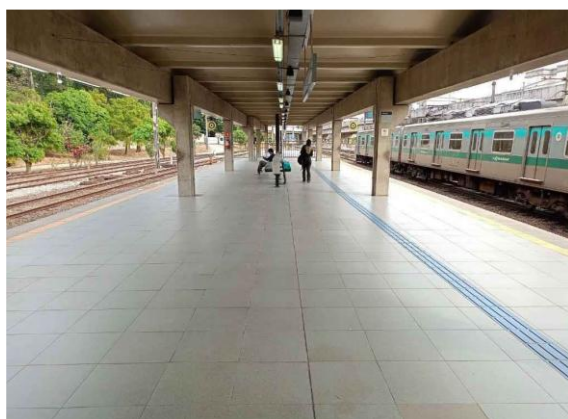


Figura 138 - Plataforma Central.



Figura 139 - Detalhe da plataforma central.



Figura 140 - Modelo de acesso a plataforma.

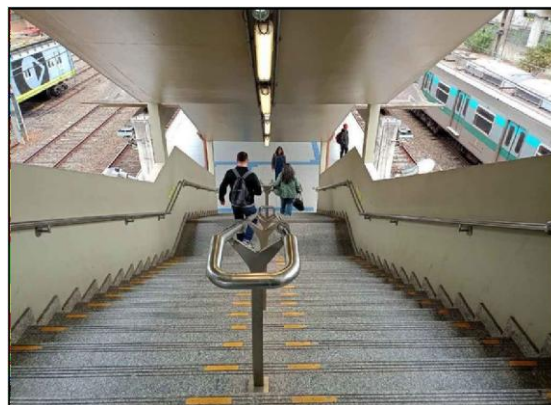


Figura 141 - Acesso interno.



Figura 142 - Acesso Externo.



Figura 143 - Acesso da estação.

ESTAÇÃO LAPA

Localização: Rua Guaicurus, s/n - Lapa, São Paulo – SP

Coordenadas Geográficas: Latitude: -23.527, Longitude: -46.704



Figura 144 - Estação Lapa.

A estação Lapa foi construída pela Estrada de Ferro Sorocabana, em 25 de janeiro de 1951.

Sob a ótica do TIC EIXO OESTE, a Estação Lapa da Linha 8 representa um ponto de interferência indireta de alta relevância, principalmente considerando sua proximidade com a Estação Água Branca, ponto de origem previsto para o novo serviço ferroviário regional. A possibilidade de unificação física entre as duas estações da Lapa e projetos de conexão com a Linha 16 – Rosa do Metrô, reforça o papel estratégico do local como hub de mobilidade metropolitana com potencial de conexão indireta com o TIC.

As seguintes observações são destacadas:

- A infraestrutura é gerida pela ViaMobilidade e não compõe o escopo direto da concessão do TIC EIXO OESTE.
- A eventual unificação das estações Lapa das Linhas 7 e 8 é objeto de estudo e poderá gerar impactos positivos na integração dos serviços metropolitanos com os futuros

serviços regionais, desde que adequadamente compatibilizados. As obras para este projeto de unificação fazem parte do escopo da INTERVENÇÃO 2 do ANEXO II.D.

- As condições físicas da faixa de domínio entre a Estação Água Branca e Domingos de Morais – trecho que compreende a passagem pela Estação Lapa – apresentam restrições como estreitamentos, travessias em nível e túneis, que requerem atenção durante o detalhamento do projeto executivo do TIC.
- A Estação Lapa – Linha 8 pode assumir futuramente papel de interface logística ou ponto de acesso indiretamente conectado ao TIC EIXO OESTE, ampliando o leque de possibilidades de integração com a rede metropolitana existente.



Figura 145 - Plataforma Sul.

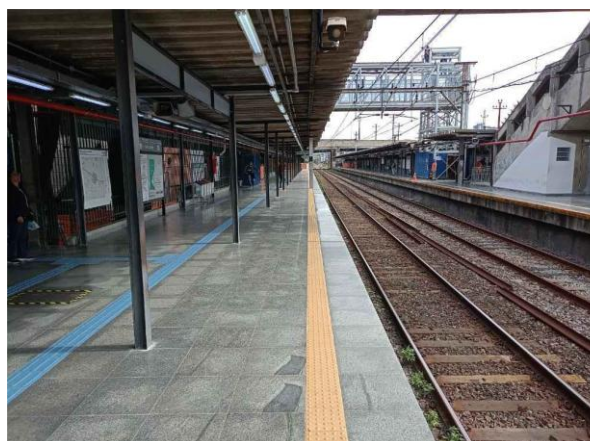


Figura 146 - Plataforma Norte.



Figura 147 - Acesso a Estação.



Figura 148 - Rampa de acesso.

**PROCESSO SPI nº 021.00000700/2025-68
CONCORRÊNCIA INTERNACIONAL nº 02/2025
PPP TIC EIXO OESTE**