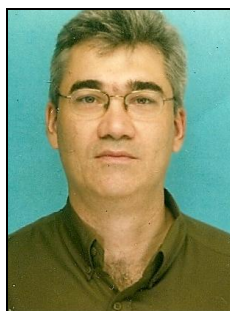


**CONINFRA 2010 – 4º CONGRESSO DE INFRAESTRUTURA DE  
TRANSPORTES (CONINFRA 2010 - 4º TRANSPORTATION  
INFRASTRUCTURE CONFERENCE)**

August 4<sup>th</sup> to 6<sup>th</sup> 2010

São Paulo - Brasil

**FERROVIAS, CIDADES E INTEGRAÇÃO TERRITORIAL:  
CONSIDERAÇÕES SOBRE O PLANEJAMENTO DO SISTEMA  
FERROVIÁRIO BRASILEIRO (RAILROADS, CITIES AND TERRITORY  
INTEGRATION: CONSIDERATIONS ON THE BRAZILIAN RAILWAY  
SYSTEM PLANNING)**



**VITOR PIRES VENCOVSKY**

Mestre em Geografia, Unicamp, Instituto de Geociências, Dep. de Geografia  
Rua João Pandiá Calógeras, 51 - Campinas - 13083-870 - Brasil - vitorpv@ige.unicamp.br

**RESUMO**

O trabalho tem como objetivo demonstrar que as políticas públicas e privadas no Brasil relacionadas à revitalização do sistema ferroviário e construção de novas ferrovias estão desconsiderando as demandas da grande maioria da sociedade brasileira, principalmente àquelas relacionadas ao transporte ferroviário de passageiros de longa distância. Essas políticas não consideram que as ferrovias brasileiras poderiam ser utilizadas, também, para o transporte de passageiros, como verificado nos Estados Unidos da América e Europa. A partir da privatização do sistema iniciada em 1996, os investimentos em ferrovias foram direcionados para contornar áreas urbanas, reduzindo interferências decorrentes de passagens em nível e invasões de faixas de domínio. Grande parte das estações ferroviárias existentes está abandonada e passa por um processo de refuncionalização para atender atividades não relacionadas ao transporte de passageiros. Apesar dos 29 mil quilômetros de ferrovias concessionadas, o transporte de passageiros só existe efetivamente na Estrada de Ferro Vitória-Minas e Estrada de Ferro Carajás. As novas ferrovias relacionadas no Plano Nacional de Viação também não consideram de forma adequada o transporte ferroviário de passageiros de longa distância, demonstrando que a prioridade do plano é o transporte de cargas. Os pátios ferroviários da Ferrovia Norte-Sul no estado do Tocantins, como Guaraí, Colinas e Araguaína, estão distantes das sedes dos respectivos municípios, indicando que não existem prioridades para atender ao transporte de passageiros. Os investimentos previstos e os já realizados privilegiam, em grande parte, o transporte ferroviário de *commodities* agrícolas e minerais entre regiões produtivas e portos exportadores. Uma vez organizado para o transporte de cargas, o sistema ferroviário brasileiro dificilmente será revertido ou utilizado para outros usos.

**PALAVRAS-CHAVE:** ferrovia, cidades, integração territorial

04-204

ISSN 1983-3903

CONINFRA 2010 – 4º CONGRESSO DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES (CONINFRA 2010 -  
4º TRANSPORTATION INFRASTRUCTURE CONFERENCE)

August 4<sup>th</sup> to 6<sup>th</sup> 2010

São Paulo - Brasil

**CONINFRA 2010 – 4º CONGRESSO DE INFRAESTRUTURA DE  
TRANSPORTES (CONINFRA 2010 - 4º TRANSPORTATION  
INFRASTRUCTURE CONFERENCE)**

**August 4<sup>th</sup> to 6<sup>th</sup> 2010**

**São Paulo - Brasil**

**ABSTRACT**

The aim of this paper is to demonstrate that the public and private policies in Brazil related to the revitalization of the rail system and construction of new railroads are ignoring the demands of the majority of Brazilian society, especially those related to passenger rail over long distances. These policies do not consider that the Brazilian railroads could be used also for passenger transport, as seen in the United States and Europe. Since the privatization of the system started in 1996, investments in railways were directed to bypass urban areas, reducing interferences in level crossings. Much of the existing railway station is abandoned and goes through a process to meet activities not related to passenger transport. Despite the 29 thousand kilometers of railways concession, passenger transport is only seen in Vitoria-Minas Railroad and Carajas Railroad. New railroads included in the National Transportation Plan do not adequately consider the rail long distance passenger transport, demonstrating that the priority of the plan is the freight transport. The rail yards of the North-South Railroad in the state of Tocantins, as Guarai, Colinas and Araguaina are far from the respective cities, indicating that there are no priorities to serve passengers transport. The investments planned and executed in rail systems privilege the transport of agricultural and mineral commodities between productive regions and exporting ports. Once organized for freight transportation, the Brazilian railway system is unlikely to be reversed for other uses.

**KEY-WORDS:** railroad, cities, territory integration

**04-204**

ISSN 1983-3903

CONINFRA 2010 – 4º CONGRESSO DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES (CONINFRA 2010 -  
4º TRANSPORTATION INFRASTRUCTURE CONFERENCE)

August 4<sup>th</sup> to 6<sup>th</sup> 2010

São Paulo - Brasil

# CONINFRA 2010 – 4º CONGRESSO DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES (CONINFRA 2010 - 4º TRANSPORTATION INFRASTRUCTURE CONFERENCE)

August 4<sup>th</sup> to 6<sup>th</sup> 2010

São Paulo - Brasil

## INTRODUÇÃO

As ferrovias desempenham atualmente um papel importante no transporte de produtos e passageiros, interligando regiões e países e possibilitando uma diversidade de relações sociais e econômicas. São utilizadas, em diversos países, para atender o transporte em quatro modalidades: alto desempenho (*Heavy Haul*), carga geral (através de container, principalmente), suburbano de passageiros e passageiros de longa distância.

A partir da privatização do sistema ferroviário iniciada em 1996, as ferrovias foram refuncionalizadas e reativadas para atender, principalmente, uma dessas modalidades de transportes, a de alto desempenho. As prioridades dos investimentos públicos e privados estão relacionadas às ferrovias destinadas, em grande parte, ao transporte de *commodities* agrícolas e minerais entre regiões produtivas e portos exportadores.

O transporte suburbano de passageiros no Brasil está recebendo novos investimentos, porém é um serviço concentrado na Região Metropolitana de São Paulo. Já o transporte de carga geral, realizado principalmente através de contêineres, é praticamente inexpressivo quando comparado ao transporte global realizado atualmente pelo sistema ferroviário. Quanto ao transporte de passageiros de longa distância, o serviço foi praticamente extinto no Brasil após as privatizações iniciadas em 1996.

A desativação do transporte ferroviário de passageiros de longa distância no Brasil ainda é pouco estudada ou não está adequadamente explicada. De uma forma geral, as explicações utilizadas para justificar essa desativação estão no discurso e prática do “rodoviarismo” e na escolha e privilégio do modal rodoviário nos planos do Governo Federal. A falta de investimentos, a desorganização da gestão do sistema controlado pela RFFSA, a concorrência com o modal rodoviário, reconhecido como mais flexível em termos de tarifas e de transporte porta-a-porta, podem ser, também, justificativas complementares.

No entanto, essa desativação não está condizente com o verificado em outros países, como Japão, Estados Unidos da América e tantos outros da Europa que, apesar das dificuldades apresentadas no transporte ferroviário nas últimas décadas, não desativaram os serviços regulares de transporte de passageiros. Nos Estados Unidos, a empresa Amtrak, responsável pelo transporte ferroviário de passageiros de longa distância, vem apresentando de forma consecutiva prejuízos de mais de um bilhão de dólares anuais (AMTRAK, 2009, p. 28) e, mesmo assim, não paralisou seus serviços. Nos últimos anos, a quantidade de passageiros transportados está aumentando continuamente, contabilizando mais de 28 milhões em 2008, representando um incremento de 11% superior ao verificado no ano fiscal anterior (Idem, p. 7).

Este trabalho procura demonstrar que as prioridades atuais na construção e operação do sistema ferroviário brasileiro estão voltadas para o transporte de cargas de alto desempenho, excluindo uma das atividades mais nobres e importantes praticadas em muitos países do mundo, que é o transporte de passageiros de longa distância. As facilidades e benefícios do transporte ferroviário de passageiros não são considerados de forma definitiva nos planos do Governo Federal e poucos estudos são realizados para a promoção dessa modalidade a curto e médio prazos.

04-204

ISSN 1983-3903

CONINFRA 2010 – 4º CONGRESSO DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES (CONINFRA 2010 - 4º TRANSPORTATION INFRASTRUCTURE CONFERENCE)

August 4<sup>th</sup> to 6<sup>th</sup> 2010

São Paulo - Brasil

# CONINFRA 2010 – 4º CONGRESSO DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES (CONINFRA 2010 - 4º TRANSPORTATION INFRASTRUCTURE CONFERENCE)

August 4<sup>th</sup> to 6<sup>th</sup> 2010

São Paulo - Brasil

Espera-se que as dúvidas levantadas no trabalho levem a discussões mais abrangentes sobre a organização e uso do sistema ferroviário brasileiro, destacando, por exemplo, que as prioridades não deveriam se restringir ao transporte de cargas, como verificado atualmente no Brasil. As respostas para essas dúvidas talvez reforcem ainda mais uma das características do sistema ferroviário do momento atual: a construção do sistema está sendo realizado para uso exclusivo de apenas algumas empresas, atividades econômicas e regiões. A grande maioria da sociedade está alheia ao uso e aos benefícios proporcionados pelas ferrovias.

## SISTEMA FERROVIÁRIO PÓS-PRIVATIZAÇÃO

O processo de concessão do sistema ferroviário brasileiro à iniciativa privada teve início em 1996 com os primeiros leilões de privatização. O sistema, controlado até então pela União através das empresas estatais RFFSA e Companhia Vale do Rio Doce, foi dividido em empresas de acordo com as características operacionais e econômicas das malhas, como tipo de produto transportado e região atendida.

Esse processo permitiu que empresas privadas passassem a controlar a fluidez de parte do território brasileiro, principalmente daquele relacionado às atividades exportadoras de *commodities* agrícolas e minerais. As empresas concessionárias passaram a priorizar investimentos com o objetivo de promover a competitividade internacional dessas *commodities*, atendendo interesses muitas vezes localizados em outros países, como a China.

A relação dos principais produtos transportados pelas ferrovias, que incluem principalmente soja e minérios (Quadro 1), permite compreender a organização do sistema ferroviário atual, os agentes envolvidos no uso e operação das ferrovias e os investimentos realizados e planejados.

De uma forma geral, o transporte ferroviário não está disponível para qualquer atividade ou empresa, o que está resultando numa disputa entre empresas que têm acesso ao modal ferroviário e os que não têm condições de atender as exigências contratuais das concessionárias.

Os contratos estabelecidos entre as concessionárias das ferrovias e os embarcadores, cujo modelo de negócio parece ser viável apenas quando os donos das cargas investem em frota própria de vagões, através de compra ou aluguel, restringem os objetivos de uma concessão de serviços públicos, pois o transporte favorece poucas empresas ou, até mesmo, o transporte dos próprios sócios das empresas ferroviárias.

As maiores e mais produtivas ferrovias do Brasil, Estrada de Ferro Carajás (EFC) e Estrada de Ferro Vitória-Minas (EFVM), fazem parte do centro de custos da Vale (DELOITTE, 2008a, p. 6; 2008b, p. 6), portanto não são empresas independentes e voltadas para o atendimento das exigências de movimentação de cargas do mercado.

O modelo de concessão ferroviária realizada no Brasil resultou, também, na reativação e utilização seletiva do sistema, pois apenas alguns trechos, geralmente os relacionados aos corredores de exportação, estão sendo utilizados efetivamente. Dos 29 mil quilômetros concessionados, apenas 11 mil são utilizados de forma regular (BRASIL, 2006).

O sistema ferroviário do momento atual está se especializando no transporte de uma pequena variedade de produtos de alto volume e baixo valor agregado. Essa especialização está relacionada

04-204

ISSN 1983-3903

CONINFRA 2010 – 4º CONGRESSO DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES (CONINFRA 2010 - 4º TRANSPORTATION INFRASTRUCTURE CONFERENCE)

August 4<sup>th</sup> to 6<sup>th</sup> 2010

São Paulo - Brasil

# CONINFRA 2010 – 4º CONGRESSO DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES (CONINFRA 2010 - 4º TRANSPORTATION INFRASTRUCTURE CONFERENCE)

August 4<sup>th</sup> to 6<sup>th</sup> 2010

São Paulo - Brasil

também à especialização produtiva verificada no Brasil nas últimas três décadas, que priorizou atividades exportadoras de soja e minério na região Centro-Oeste e Pará, respectivamente. Do traçado ao tipo de material rodante, passando pelos terminais de transbordo, a especialização da ferrovia torna o seu uso pouco flexível para atender outras necessidades de transportes que possam surgir a médio e longo prazos.

## Quadro 1. Principais produtos transportados pelas concessionárias em 2008

Concessionária	Principais Produtos Transportados
ALLMN (Feronorte)	Soja e farelo, milho, óleo vegetal, adubo, combustível.
ALLMO (Novoeste)	Minério de ferro, soja e farelo, açúcar, manganês, derivados de petróleo e álcool e celulose.
ALLMP (Ferrobán)	Açúcar, cloreto de potássio, adubo, calcário e derivados de petróleo e álcool.
ALLMS (ALL)	Soja e farelo, açúcar, derivados de petróleo e álcool, milho, cimento.
EFC	Minério, ferro gusa, manganês, cobre, combustíveis derivados do petróleo e álcool.
EFVM	Minério de ferro, carvão mineral, coque, produtos siderúrgicos, celulose.
FCA	Soja e farelo, calcário siderúrgico, minério de ferro, fosfato, açúcar, milho e adubos e fertilizantes.
Ferroeste	Soja e farelo, milho, contêiner, trigo.
FNS	Soja e farelo, areia, fosfato, cloreto de potássio.
FTC	Carvão mineral.
MRS	Minério de ferro, carvão mineral, produtos siderúrgicos, ferro gusa, cimento, soja.
TNL S.A. (CFN)	Cimento, derivados de petróleo, alumínio, calcário, coque.

Fonte: ANTT (2009, p. 6)

Essa especialização está requerendo a eliminação de várias interferências ao longo das linhas decorrentes de áreas urbanas e passagens em nível. Grande parte dos planos do Governo Federal em transportes e dos investimentos promovidos pelo BNDES no setor ferroviário visa justamente eliminar essas interferências e fortalecer os corredores de exportação. Como um dos resultados desses investimentos, as cidades estão se distanciando cada vez mais das ferrovias e as inúmeras estações ferroviárias existentes passaram a desempenhar outras funções e atividades.

Uma das práticas muito comuns verificadas no momento pós-privatização do sistema ferroviário que reforçam esse distanciamento entre ferrovias e cidades é o isolamento das estações com a colocação de grades nas plataformas de embarque (Foto 1). É um isolamento em favor da segurança dos usuários das estações e, principalmente, da garantia de maior fluidez dos trens de carga que ainda trafegam.

04-204

ISSN 1983-3903

CONINFRA 2010 – 4º CONGRESSO DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES (CONINFRA 2010 - 4º TRANSPORTATION INFRASTRUCTURE CONFERENCE)

August 4<sup>th</sup> to 6<sup>th</sup> 2010

São Paulo - Brasil

# CONINFRA 2010 – 4º CONGRESSO DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES (CONINFRA 2010 - 4º TRANSPORTATION INFRASTRUCTURE CONFERENCE)

August 4<sup>th</sup> to 6<sup>th</sup> 2010

São Paulo - Brasil



**Foto 1. Estação Ferroviária de Americana (SP)**

Registrado pelo autor em 16/04/2008.

## PLANOS E INVESTIMENTOS NO SISTEMA FERROVIÁRIO

Os investimentos realizados e propostos no momento pós-privatização podem ser classificados em dois grupos: os realizados nas ferrovias já constituídas, que possuem características, como traçados e infraestruturas, relacionados a momentos históricos anteriores às privatizações do sistema ferroviário, e os realizados nas novas ferrovias, projetadas, construídas e operadas de acordo com as necessidades da sociedade do momento presente.

### *Ferrovias constituídas*

As ferrovias já constituídas são àquelas organizadas a partir da privatização das empresas estatais RFFSA e Companhia Vale do Rio Doce. Atualmente as ferrovias são controladas por três grupos, Vale, MRS e ALL, concentrando grande parte dos investimentos, dos recursos empregados e das cargas transportadas.

Os investimentos realizados pelas concessionárias nos últimos anos totalizaram mais de 15 bilhões de reais, sendo que 51,5% foram realizados para a compra de material rodante (Quadro 2), como vagões e locomotivas novas e usadas.

04-204

ISSN 1983-3903

CONINFRA 2010 – 4º CONGRESSO DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES (CONINFRA 2010 - 4º TRANSPORTATION INFRASTRUCTURE CONFERENCE)

August 4<sup>th</sup> to 6<sup>th</sup> 2010

São Paulo - Brasil

**CONINFRA 2010 – 4º CONGRESSO DE INFRAESTRUTURA DE  
TRANSPORTES (CONINFRA 2010 - 4º TRANSPORTATION  
INFRASTRUCTURE CONFERENCE)**

August 4<sup>th</sup> to 6<sup>th</sup> 2010

São Paulo - Brasil

**Quadro 2. Principais investimentos das concessionárias de ferrovias - milhões de reais**

<b>CATEGORIA</b>	<b>2003</b>	<b>2004</b>	<b>2005</b>	<b>2006</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>	<b>Total</b>	<b>%</b>
Material rodante	604,5	1.222,0	2.012,0	1.039,7	1.076,5	2.034,1	7.988,8	51,5
Infraestrutura	61,0	73,0	185,2	362,3	347,0	525,4	1.553,9	10,0
Superestrutura	184,3	364,3	679,3	674,4	756,8	992,8	3.651,9	23,6
Comunicação e sinalização	66,1	37,8	56,6	74,0	89,6	96,2	420,3	2,7
Outros	156,2	192,5	259,0	308,4	421,7	548,4	1.886,2	12,2
<b>Total</b>	<b>1.072,1</b>	<b>1.889,6</b>	<b>3.192,1</b>	<b>2.458,9</b>	<b>2.691,6</b>	<b>4.196,9</b>	<b>15.501,2</b>	<b>100,0</b>

Fonte: ANTT (2009, p. 6)

As quantidades de vagões adquiridos para o transporte de produtos agrícolas, como soja e farelo de soja, e de minério de ferro aumentaram significativamente entre 2004 e 2009 (Quadro 3), demonstrando que a prioridade do sistema ferroviário do momento atual é atender ao transporte de alto desempenho. Esses investimentos estão relacionados, em grande parte, com o aumento da demanda de *commodities* agrícolas e minerais do mercado mundial.

**Quadro 3. Frota de vagões no Brasil**

<b>Tipo</b>	<b>Vagões</b>		<b>Varição (%)</b>
	<b>2004</b>	<b>2009</b>	<b>2009/2004</b>
Hopper	11.872	24.408	105,6
Gôndola	27.002	40.170	48,8
Fechado	15.584	8.132	-47,8
Plataforma	8.149	9.426	15,7
Tanque	6.095	7.336	20,4
Outros	393	1.590	304,6
<b>Total</b>	<b>69.095</b>	<b>91.062</b>	<b>31,8</b>

Fonte: REVISTA FERROVIÁRIA (2009a)

No período pós-privatização a eficiência operacional do sistema ferroviário aumentou substancialmente, já que, sem investir em novas linhas, a produção de transporte aumentou 46% no período (ANTT, 2009, p. 4).

O aumento da produtividade das ferrovias é decorrente também da eliminação de interferências entre ferrovias e áreas urbanas e passagens em nível. Atualmente o sistema ferroviário conta com aproximadamente 12.273 passagens em nível (CNT, 2008), exigindo constantes investimentos do Governo Federal para a construção de contornos ferroviários.

Os Planos Plurianuais (PPA) 2004-2007 e 2008-2011 contemplam diversos investimentos destinados a contornar áreas urbanas, possibilitando um aumento da produtividade e velocidade dos

04-204

ISSN 1983-3903

CONINFRA 2010 – 4º CONGRESSO DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES (CONINFRA 2010 -  
4º TRANSPORTATION INFRASTRUCTURE CONFERENCE)

August 4<sup>th</sup> to 6<sup>th</sup> 2010

São Paulo - Brasil

# CONINFRA 2010 – 4º CONGRESSO DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES (CONINFRA 2010 - 4º TRANSPORTATION INFRASTRUCTURE CONFERENCE)

August 4<sup>th</sup> to 6<sup>th</sup> 2010

São Paulo - Brasil

trens (Quadro 4). São investimentos que priorizam a solução de problemas das concessionárias, mas ao mesmo tempo torna o sistema ferroviário brasileiro cada vez mais distante das cidades, conforme já enfatizado, inviabilizando outros usos como o transporte de passageiros de longa distância.

**Quadro 1. Contornos ferroviários - PPA's 2004-2007 e 2008-2011**

<b>Cidade</b>	<b>UF</b>	<b>Cidade</b>	<b>UF</b>
Camaçari	BA	Três Lagoas	MS
Candeias	BA	Apucarana	PR
Dias D'Ávila	BA	Curitiba	PR
Santo Amaro	BA	Macaé	RJ
São Félix	BA	Joinville	SC
Campo Belo	MG	São Francisco do Sul	SC
Divinópolis	MG	Araraquara	SP
Montes Claros	MG	Ourinhos	SP
Santo Antônio do Monte	MG	Região Metropolitana de São Paulo	SP

Fonte: BRASIL (2004, 2008a)

## *Novas ferrovias*

As novas ferrovias planejadas e em construção no Brasil estão relacionadas no Plano Nacional de Viação, Lei 11.772, de 17 de setembro de 2008 (BRASIL, 2008b). De uma forma geral, essas ferrovias não consideram ou destacam em seus estudos o transporte de passageiros de longa distância. Muito pelo contrário, os traçados das ferrovias privilegiam cidades produtoras de soja ou minério e portos exportadores (VENCOVSKY, 2009).

O trecho norte da Ferrovia Norte-Sul (FNS), entre Açailândia e Palmas, foi subconcessionada pela Valec à Ferrovia Norte-Sul S.A. (empresa criada pela Vale) através de um leilão realizado em 3/10/2007. O edital do leilão destaca muito bem que o objetivo da FNS é ser uma ferrovia agro-exportadora:

Examinado sob o aspecto de mercado, a Ferrovia Norte-Sul apresenta dois aspectos distintos; exportação de produtos agrícolas como grãos, açúcar, álcool e algodão, destinados ao porto de Itaqui em São Luis (MA), representando cerca de 93% do transporte total e importação do mesmo porto, de fertilizantes e derivados de petróleo em torno de 7 % (VALEC, 2006).

Outra característica dessa ferrovia é permitir a ligação das malhas ferroviárias do sul do Brasil (Ferrovia Centro Atlântica e ALL) com as do norte (Estrada de Ferro Carajás). A empresa vencedora do leilão da FNS foi a Vale, justamente a proprietária ou concessionária de duas malhas que serão interligadas.

No estado do Tocantins, estão em construção cinco pátios ferroviários da FNS para atender o recebimento e armazenamento de cargas, como soja e combustíveis (Figura 1). Os pátios Guaraí,

04-204

ISSN 1983-3903

CONINFRA 2010 – 4º CONGRESSO DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES (CONINFRA 2010 - 4º TRANSPORTATION INFRASTRUCTURE CONFERENCE)

August 4<sup>th</sup> to 6<sup>th</sup> 2010

São Paulo - Brasil



# CONINFRA 2010 – 4º CONGRESSO DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES (CONINFRA 2010 - 4º TRANSPORTATION INFRASTRUCTURE CONFERENCE)

August 4<sup>th</sup> to 6<sup>th</sup> 2010

São Paulo - Brasil

Colinas, Araguaína, Porto Nacional e Gurupi estão distantes das áreas urbanas e não contemplam, até o momento, o transporte de passageiros.



**Figura 1. Pátios ferroviários da Ferrovia Norte-Sul em Tocantins**

Elaborado pelo autor.

A partir da definição desses traçados em busca de regiões produtivas, dos pátios ferroviários voltados para cargas e do contrato de concessão que não contempla obrigações para o transporte de passageiros, dificilmente as ferrovias em implantação poderão ser revertidas para outros usos, como atender ao transporte de passageiros de longa distância.

## TRANSPORTE FERROVIÁRIO DE PASSAGEIROS

O serviço de transporte ferroviário de passageiros, que pode ser classificado em metropolitano de passageiros, finalidades turísticas e de longa distância, ainda é pouco explorado em termos de quantidade de concessões e empresas operadoras.

04-204

ISSN 1983-3903

CONINFRA 2010 – 4º CONGRESSO DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES (CONINFRA 2010 - 4º TRANSPORTATION INFRASTRUCTURE CONFERENCE)

August 4<sup>th</sup> to 6<sup>th</sup> 2010

São Paulo - Brasil

# CONINFRA 2010 – 4º CONGRESSO DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES (CONINFRA 2010 - 4º TRANSPORTATION INFRASTRUCTURE CONFERENCE)

August 4<sup>th</sup> to 6<sup>th</sup> 2010

São Paulo - Brasil

A quantidade de passageiros no transporte urbano sobre trilhos, incluindo metrô e trem metropolitano, vem aumentando nos últimos anos. Porém, esse serviço está concentrado nas empresas Metrô-SP e CPTM – Companhia Paulista de Trens Metropolitanos responsáveis pelo transporte na região metropolitana de São Paulo. Do total de passageiros transportado em 2008, 72,6% foram realizados por essas duas empresas (Quadro 5).

**Quadro 5. Transporte suburbano de passageiros - 2008**

Sistema	Passageiros por dia	Participação sobre total
CPTM e Metrô-SP	4.223.363	72,6%
SuperVia e Metrô Rio	1.053.185	18,1%
Outros	542.936	9,3%
Total	5.819.484	100,0%

Fonte: REVISTA FERROVIÁRIA (2009b)

Os serviços de transportes de passageiros com finalidades turísticas, classificadas em regular, não-regular e comemorativo (ANTT, 2009, p. 9), ainda são muito limitados com relação às opções disponíveis. Pela quantidade de ramais, trechos e estações desativadas ou inoperantes no Brasil, esse serviço poderia ser melhor explorado e com maior abrangência. De acordo com o cadastro da ANTT, há apenas 29 autorizações de funcionamento para o serviço de trem turístico.

Quanto ao transporte de passageiros de longa distância, esse foi desativado no Brasil após a privatização do sistema ferroviário iniciado em 1996. Atualmente, apenas a EFVM realiza o transporte de passageiros com viagens diárias num trecho de 664 km entre Belo Horizonte (MG) e Vitória (ES). A EFC também realiza o transporte de passageiros de longa distância, porém o serviço não é realizado diariamente. A viagem é realizada num trecho de 861 km entre São Luís (MA) e Parauapebas (PA).

Nos últimos anos, a quantidade de passageiros transportados pelas EFC e EFVM decresceu 6%, passando de um total de 1,5 milhões de passageiros em 2003 para 1,41 milhões em 2008 (Quadro 6).

**Quadro 6. Transporte regular de passageiro (em milhões)**

Concessionária	2003	2004	2005	2006	2007	2008
EFVM	1,1	1,1	1,1	1,14	1,1	1,08
EFC	0,4	0,4	0,4	0,34	0,27	0,33
<b>Total</b>	<b>1,5</b>	<b>1,5</b>	<b>1,5</b>	<b>1,48</b>	<b>1,37</b>	<b>1,41</b>

Fonte: ANTT (2009, p. 8)

Antes das privatizações, as ferrovias realizavam o transporte de passageiros através de diversas estações ferroviárias ao longo de suas linhas. Em dezembro de 1995, a RFFSA contava com

04-204

ISSN 1983-3903

CONINFRA 2010 – 4º CONGRESSO DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES (CONINFRA 2010 - 4º TRANSPORTATION INFRASTRUCTURE CONFERENCE)

August 4<sup>th</sup> to 6<sup>th</sup> 2010

São Paulo - Brasil

# CONINFRA 2010 – 4º CONGRESSO DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES (CONINFRA 2010 - 4º TRANSPORTATION INFRASTRUCTURE CONFERENCE)

August 4<sup>th</sup> to 6<sup>th</sup> 2010

São Paulo - Brasil

aproximadamente 1.525 estações ferroviárias distribuídas em suas 12 superintendências regionais (Quadro 3). Somadas às 252 da Fepasa, o sistema ferroviário nacional contava com 1.777 estações ferroviárias, destinadas ao transporte de passageiros e cargas. São milhares de estações ferroviárias no Brasil, grande parte delas desativada ou abandonada.

**Quadro 7. Quantidade de estações ferroviárias antes das privatizações**

Malha	SR <sup>(1)</sup> da RFFSA		Quantidade
	Número	Nome	
Nordeste	12	São Luís	23
	11	Fortaleza	109
	1	Recife	117
Centro-Leste	7	Salvador	121
	2	Belo Horizonte	297
	8	Campos	139
Sudeste	3	Juiz de Fora	219
	4	São Paulo	33
Sul	5	Curitiba	182
	6	Porto Alegre	160
Teresa Cristina	9	Tubarão	19
Oeste	10	Bauru	106
<b>RFFSA</b>			<b>1.525<sup>(2)</sup></b>
<b>Fepasa</b>			<b>252<sup>(3)</sup></b>
<b>TOTAL</b>			<b>1.777</b>

Fonte: ANTT (2002)

(1) Superintendência regional

(2) Situação em 31 de dezembro de 1995

(3) Situação em 31 de dezembro de 1998

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

Após 15 anos das primeiras concessões ferroviárias, o uso do sistema continua sendo realizado de forma seletiva, priorizando, principalmente, o transporte de *commodities* agrícolas e minerais para exportação.

Enquanto isso, praticamente toda a infraestrutura ferroviária existente antes das privatizações para o transporte de passageiros de longa distância foi abandonada ou está sendo utilizada para fins não relacionados ao transporte ferroviário.

Uma vez estabelecido e consolidado para o transporte de uma variedade muito pequena de produtos (soja, minério e combustíveis), as ferrovias dificilmente poderão ser revertidas ou utilizadas para outras finalidades. Os traçados, terminais e pátios, quando organizados para atender um determinado uso, não são facilmente reconfigurados para outras finalidades, como as de transporte de passageiros de longa distância.

04-204

ISSN 1983-3903

CONINFRA 2010 – 4º CONGRESSO DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES (CONINFRA 2010 - 4º TRANSPORTATION INFRASTRUCTURE CONFERENCE)

August 4<sup>th</sup> to 6<sup>th</sup> 2010

São Paulo - Brasil

# CONINFRA 2010 – 4º CONGRESSO DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES (CONINFRA 2010 - 4º TRANSPORTATION INFRASTRUCTURE CONFERENCE)

August 4<sup>th</sup> to 6<sup>th</sup> 2010

São Paulo - Brasil

A organização das ferrovias no Brasil deveria funcionar como um sistema mais amplo, atendendo o máximo possível de usuário, regiões e atividades econômicas e de forma integrada com outros modais de transportes. O planejamento do sistema ferroviário brasileiro deveria considerar metas e obrigações para as quatro modalidades de transportes, principalmente à relacionada ao transporte de passageiros de longa distância.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

AMTRAK. **Amtrak Annual Report 2008**. Connecting America: Safer, Greener, Healthier. 2009. Disponível em: <<http://www.amtrak.com/servlet/ContentServer/Page/1241245669222/1237608345018>>. Acesso em: 24 mar. 2010.

ANTT. **Sistema ferroviário**. Brasília: ANTT/GECAF, 2002.

\_\_\_\_\_. **Evolução do transporte ferroviário**. Brasília: ANTT, 2009. Disponível em: <<http://www.antt.gov.br/concessaofer/EvolucaoFerroviaria.pdf>>. Acesso em: 03 mar. 2010.

\_\_\_\_\_. **Trens de passageiros – Regionais/Turísticos**. Brasília: ANTT, 2010. Disponível em: <<http://www.antt.gov.br/destaques/trensdepassageiros.asp>>. Acesso em: 03 mar. 2010.

BRASIL. **Plano Plurianual 2004 - 2007**. Anexo I - Programas de Governo - Finalísticos. Brasília: MP/SPI, 2004. Disponível em: <<http://www.sigplan.gov.br/download/ppa/anexoi-programasdegoverno.pdf>>. Acesso em: 03 mar. 2010.

\_\_\_\_\_. **Plano Plurianual 2008 - 2011**. Anexo I - Programas de Governo - Finalísticos. Brasília: MP/SPI, 2008a. Disponível em: <[http://www.planejamento.gov.br/secretarias/upload/Arquivos/spi/plano\\_plurianual/PPA/081015\\_PA\\_2008\\_Anexo1.pdf](http://www.planejamento.gov.br/secretarias/upload/Arquivos/spi/plano_plurianual/PPA/081015_PA_2008_Anexo1.pdf)>. Acesso em: 29 fev. 2010.

\_\_\_\_\_. Presidência da República. **Lei Ordinária 11.772, de 17/09/2008**. 2008b. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_Ato2007-2010/2008/Lei/L11772.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2007-2010/2008/Lei/L11772.htm)>. Acesso em: 02 abr. 2009.

\_\_\_\_\_. **Palestrantes defendem expansão da malha ferroviária brasileira**. Brasília: Agência Câmara, 2009. Disponível em: <<http://www2.camara.gov.br/agencia/noticias/ADMINISTRACAO-PUBLICA/140809-PALESTRANTES-DEFENDEM-EXPANSAO-DA-MALHA-FERROVIARIA-BRASILEIRA.html>>. Acesso em: 14 abr. 2010.

CNT. **Boletim Estatístico**. 2008. Disponível em: <[http://www.cnt.org.br/portal/arquivos/cnt/downloads/bol\\_estatistico/becnt\\_2008\\_04.pdf](http://www.cnt.org.br/portal/arquivos/cnt/downloads/bol_estatistico/becnt_2008_04.pdf)>. Acesso em: 14 abr. 2010.

DELOITTE. **Companhia Vale do Rio Doce - Estrada de Ferro Carajás**. Relatório dos auditores Independentes sobre a Aplicação de procedimentos Previamente Acordados em 30 de junho de 2008 e de 2007. 2008a. Disponível em: <[http://www.vale.com/vale/media/Estrada\\_de\\_Ferro\\_carajas\\_Junho\\_2008.pdf](http://www.vale.com/vale/media/Estrada_de_Ferro_carajas_Junho_2008.pdf)>. Acesso em: 23 mar. 2010.

04-204

ISSN 1983-3903

CONINFRA 2010 – 4º CONGRESSO DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES (CONINFRA 2010 - 4º TRANSPORTATION INFRASTRUCTURE CONFERENCE)

August 4<sup>th</sup> to 6<sup>th</sup> 2010

São Paulo - Brasil

**CONINFRA 2010 – 4º CONGRESSO DE INFRAESTRUTURA DE  
TRANSPORTES (CONINFRA 2010 - 4º TRANSPORTATION  
INFRASTRUCTURE CONFERENCE)**

**August 4<sup>th</sup> to 6<sup>th</sup> 2010**

São Paulo - Brasil

\_\_\_\_\_. **Companhia Vale do Rio Doce - Estrada de Ferro Vitória-Minas**. Relatório dos auditores Independentes sobre a Aplicação de procedimentos Previamente Acordados em 30 de junho de 2008 e de 2007. 2008b. Disponível em: <[http://www.vale.com/vale/media/Estrada\\_de\\_Ferro\\_Vitoria\\_Minis\\_Junho\\_2008.pdf](http://www.vale.com/vale/media/Estrada_de_Ferro_Vitoria_Minis_Junho_2008.pdf)>. Acesso em: 23 mar. 2010.

REVISTA FERROVIÁRIA. **Estudo de Mercado**. Todos os Vagões. 2009a. Disponível em: <[www.revistaferroviaria.com.br](http://www.revistaferroviaria.com.br)>. Acesso em: 24 mar. 2010.

\_\_\_\_\_. **Transporte Urbano sobre Trilhos**. 2009b. Disponível em: <[www.revistaferroviaria.com.br](http://www.revistaferroviaria.com.br)>. Acesso em: 28 mar. 2010.

VALEC. **Leilão nº 001/2006 para subconcessão para exploração comercial por um período de 30 (trinta) anos, do trecho de Açailândia, no estado do Maranhão até Palmas, município de Porto Nacional no estado de Tocantins, pertencente à Ferrovia Norte e Sul, numa extensão total de 720 km**. 2006. Disponível em: <[http://www.valec.gov.br/download/licitacoes/edital/leilao\\_Edital\\_2006-001.pdf](http://www.valec.gov.br/download/licitacoes/edital/leilao_Edital_2006-001.pdf)>. Acesso em: 18 dez. 2007.

VENCOVSKY, V. P. **As ferrovias do agronegócio no Brasil**: território competitivo para poucos. In: 3º Congresso de Infraestrutura de transportes - Coninfra, São Paulo. Coninfra 2009 - Congresso de Infraestrutura de transporte, 2009.