



Sistema Ferroviário brasileiro

Introdução

Esse livro contará a história do Sistema Ferroviário brasileiro desde seu começo até os dias atuais mas seu foco é a decaída das ferrovias atualmente, com o Brasil sendo um país pobre em ferrovias, e que estas se encontram irregularmente distribuídas pelo território, pois enquanto a Região Sudeste concentra quase metade (47%) as ferrovias do país, as Regiões Norte e Centro-oeste, juntas, concentram apenas 8%.

Mapa ferroviário desejável



Capítulo I

A construção da primeira ferrovia do Brasil foi concedida em 1852 a Irineu Evangelista de Souza (o Barão de Mauá). O trecho saía da Baía de Guanabara, na cidade do Rio de Janeiro, e seguia em direção à cidade de Petrópolis (RJ), tinha 14,5 quilômetros de extensão e foi inaugurada no dia 30 de abril de 1854 por dom Pedro 2º. Ela foi a primeira operação intermodal do Brasil, pois permitia a integração do transporte hidroviário e ferroviário.

Logo depois, outras surgiram no Nordeste, Recôncavo Baiano e, principalmente, em São Paulo, para servir à economia cafeeira, então em fraco desenvolvimento (Estrela do Café). Eram, em geral, construídas ou financiadas por capitais ingleses que visavam somente à satisfação de seus interesses comerciais, sem o mínimo de planejamento. Entre 1870 e 1920, vivíamos uma verdadeira “Era das ferrovias”, sendo que o crescimento médio desta era dos 6.000 km por década.

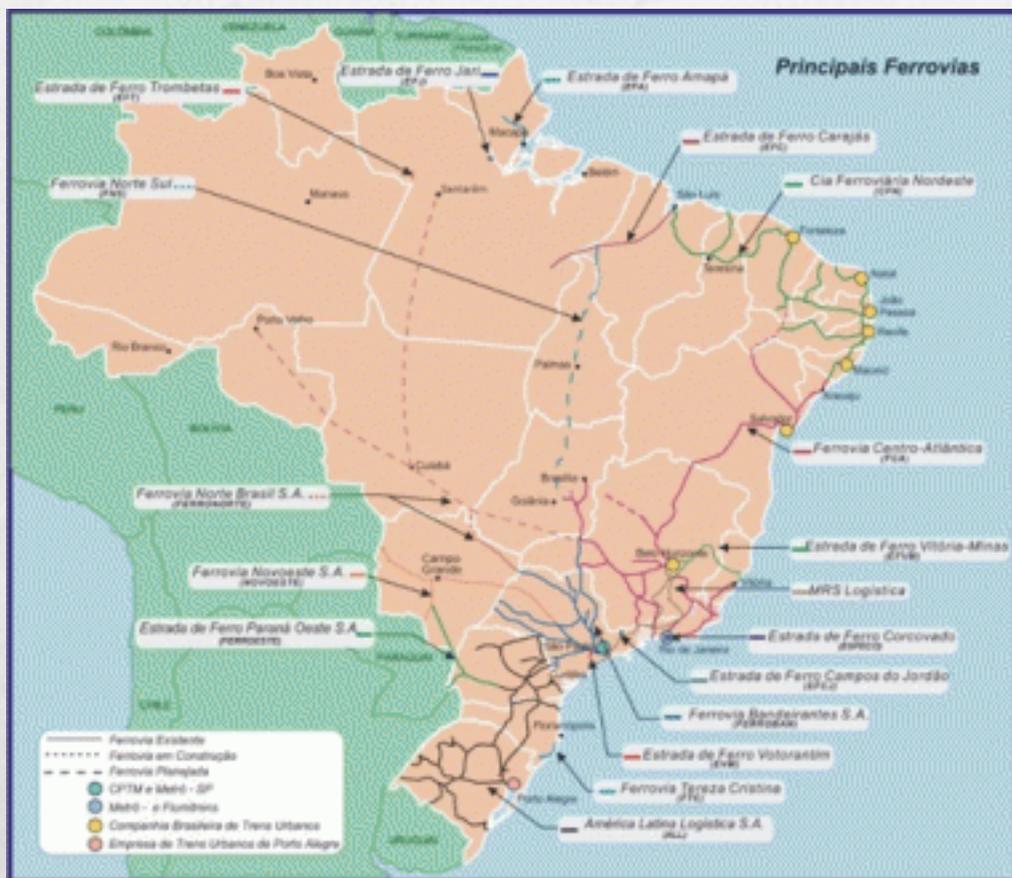
Após 1920, com o advento da era do automóvel, as ferrovias entraram numa fase de estagnação, não tendo se recuperado até os dias atuais.

Situação atual

O país possui hoje 30.000 km de ferrovias para tráfego, o que dá uma densidade ferroviária de 3, 1 metros por km²; é bem pequena em relação aos EUA (150m/km²) e Argentina (15m/km²). Apenas 2.450 km são eletrificados. As ferrovias apresentam-se mal distribuídas e mal situadas, estando 52% localizadas na Região Sudeste. Na Malha Sul privatizada pela América latina Logística (ALL), binacional temos um excelente desempenho das ferrovias, com 15.628 km de extensão e volume de carga de 20,7 milhões de toneladas. Os produtos mais transportados por ela são: grãos, produtos siderúrgicos, contêineres, água, vinho, pedra e cimento.

Contexto Físico

O sistema ferroviário brasileiro totaliza 29.706 quilômetros, concentrando-se nas regiões Sul, Sudeste e Nordeste, atendendo parte do Centro-Oeste e Norte do país. Foram concedidos aproximadamente, 28.840 quilômetros das malhas.



Características do Transporte Ferroviário

O modal ferroviário caracteriza-se, especialmente, por sua capacidade de transportar grandes volumes, com elevada eficiência energética, principalmente em casos de deslocamentos a médias e grandes distâncias. Apresenta, ainda, maior segurança, em relação ao modal rodoviário, com menor índice de acidentes e menor incidência de furtos e roubos. São cargas típicas do modal ferroviário: Produtos Siderúrgicos; Grãos; Minério de Ferro; Cimento e Cal; Adubos e Fertilizantes; Derivados de Petróleo; Calcário; Carvão Mineral e Clinquer; Contêineres.

O sistema ferroviário nacional é o maior da América Latina, em termos de carga transportada, atingindo 162,2 bilhões de tku (tonelada quilômetro útil), em 2001. Os dados operacionais e econômico-financeiros encontram-se disponíveis no SIADÉ - Sistema de Acompanhamento do Desempenho das Concessionárias de Serviços Públicos de Transporte Ferroviário.



Capítulo II

Após 1920, com o advento da era do automóvel, as ferrovias entraram numa fase de estagnação, não tendo se recuperado até os dias atuais.

O País se afastou dos trilhos nos anos 1950, com o plano de crescimento rápido do presidente Juscelino Kubitschek, que priorizou rodovias. A construção de ferrovias era lenta para fazer o Brasil crescer “50 anos em cinco”, como ele queria. “Em seis meses, você faz 500 quilômetros de estrada de terra. Isso em ferrovia leva três anos”, diz Fabiano Pompermayer, técnico de planejamento e pesquisa do Ipea. Além disso, o lobby das rodovias foi forte. Desde a era JK, os investimentos e subsídios no setor são grandes, não só para abrir estradas como para atrair montadoras.

Outro responsável foi o café, em baixa desde os anos 1930. Ele era transportado principalmente por trens, então várias empresas férreas faliram com a falta de trabalho. Em 1957, o governo estatizou as companhias ferroviárias. Desde então, o foco é o transporte de carga. Por isso, em 2012, os trens carregavam só 3% dos passageiros do País (isso porque incluímos o metrô na conta). Mas, na próxima década, o cenário deve mudar.

O Brasil tem 29 mil quilômetros de rios e lagos naturalmente disponíveis para navegação, mas só usa 13 mil. Segundo a Agência Nacional de Transportes Aquaviários, o Brasil é provavelmente o país que tem a maior extensão de malha hidroviária a se expandir no mundo. Os planos de expansão do governo são bem menos ousados que os ferroviários, mas apenas com melhorias nas condições de navegação nas vivias já existentes é possível duplicar a carga transportada, que hoje fica em torno de 12%.

No Brasil, o órgão responsável pela concessão e exploração da infraestrutura ferroviária é a VALEC Engenharia, Construções S.A. Mas ela sozinha não estava sendo capaz de gerir toda a malha que o país possui e mais aquela que necessita. Para isso o governo iniciou um Programa de Investimento em Logística (PIL), a qual tem como função abrir concessões para diversas áreas carentes em infraestrutura que podem abranger portos, rodovias, aeroportos e ferrovias. Interessante também é o projeto de trem de alta velocidade.

Mas o programa vem enfrentando muitos problemas. Atrasos nas obras e embargos de órgãos públicos fiscalizadores são exemplos frequentes de empreendimentos que envolvem o governo. O que podemos fazer é acompanhar a evolução dos trabalhos e torcer para que o país entre de vez nos trilhos.

