

Short Lines: o trem pode voltar a passar por aqui

Paulo Westmann Apoio e cooperação técnica de Jean Pejo

#### O trem pode voltar a passar por aqui

Tantos trilhos abandonados, estações em ruinas e um transporte de passageiros entre péssimo e degradante e, (pior) sem explicações satisfatórias e perspectivas animadoras encorajam iniciativas para avaliar o que outros já fizeram diante de casos semelhantes.... se é que podemos assim resumilos.

O Brasil já teve 35 mil quilômetros de ferrovias, mais de 3 mil estações ferroviárias... 4 mil cidades atendidas por trens. O que aconteceu com essa rede de transportes e suas consequências socio-econômicas e com o valor desse patrimônio capaz de integrar populações, conhecimento e poder?

A resposta e as razões para entender isso são: "tudo e nada".... O privilégio de se chegar a uma situação como essa é saber que durante algum tempo o Brasil construiu e manteve esses trilhos e infra- estrutura ferroviária funcionando de forma semelhante ao que todos os demais paises fizeram.

Mudanças ocorridas, especialmente no pós guerra, nos conduziram para um modelo iincapaz de lidar com o desenvolvimento regional e o da inserção na economia industrial do mundo. Um dilema que persiste: o Brasil nem continuou como exportador de produtos primários (produtos agrícolas e matérias primas básicas) e nem se inseriu no bloco dos paises industrializados procurando atender as demanas de sua população conforme o potencial do seu mercado consumidor.

Essa hesitação (como se fosse um "apagão" momentâneo) foi o suficiente para que num piscar de olhos deixassemos esses tantos quilômetros de ferrovias, essas milhares de estações que prenunciavam um sistema de transporte em rede com alguma integração regional e multimodal, que eliminassemos a cabotagem e a navegação interior e convertessemos tudo isso num modelo de transportes que assim como as estradas que produziu, sabia onde começava e não tinha noção de onde terminava, se é que o fazia.

As estradas se confrontaram, de forma consentida, aos trens, aos rios e ao próprio mar. Na implantação das ferrovias em todo o mundo a locomotiva precisou substituir os barcos fossem de navegação interior ou costeira, ainda que mais caras e dependentes de grandes capitais para se consolidarem.

O abandono de certas ferrovias mundo afora produziu um legado que no Brasil ainda não pode ser devidamente percebido e aproveitado. Trata-se das short Lines, em tradução livre a adaptada de "linhas curtas" -aquelas que se formam a partir de ramais e troncos que são abandonados em função do desinteresse econômico, obsolescência técnica ou questões ambientais.

As chamadas short lines recebem esse nome por que existem para operar linhas curtas, mas não definem se "essas linhas curtas" tem 2 ou 500 quilômetros de extensão. Talvez por isso é que na Europa existem 861 dessas empresas, metade delas na Alemanha e outra parcela ponderável (algo como 25%) no Reinio Unido e o restante em 27 outros países da Europa. Nos Estados Unidos existem 550 empresas nessa categoria e curiosamente, essas empresas dão lucro e ainda crescem.

Estivéssemos nos referindo ao aproveitamento de ramais ferroviários abandonados pelos Ingleses na India Colonial poderíamos até pensar que short lines são um remanescente de empreendimentos desinteressantes para determinados grupos capitalistas (públicos ou privados). Entretanto onde mais florecem é nos paises mais desenvolvidos e poderosos do continente europeu e também nos Estados unidos.

Existem razões para que as Short Line se viabilizem. Esses motivos vão de atuarem como contribuintes de linhas-tronco de ferrovias consolidadas até a exploração das paisagens, da culinária, ou das múltiplas motivações que o turismo tras para a sua esfera de negócios.

O certo é que mais do que manter vias abandonadas, estações vandalizadas e pessoal (muitas vezes já qualificado) ocioso, as short line aproveitam e integram isso tudo de forma a tornar o trem um negócio operante.

Vivemos em um pais que impõe sérias restrições aos empreendimentos privados em transportes; que dificulta a viabilização de pequenos negócios formais ou com apelo de "aproveitar as sobras" daquilo que um dia foi um modelo ferroviário, que foi desativado sem que se colocasse nada em seu lugar que viesse em benefício de sua população.

# Ferrovias antes da Privatização

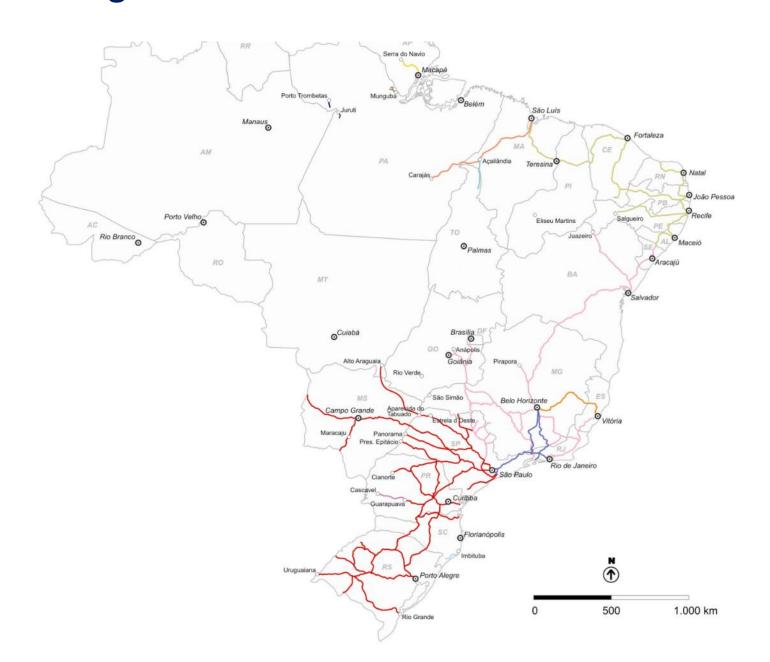
Diversas companhias com malhas próprias e sem integração

- Diversas bitolas locomotivas e vagões
- Transporte de cargas e passageiros e trens mistos
- Cargas destinadas principalmente para exportação

## Trens do Brasil - Video



## Malha antiga



# Ferrovias após privatização

- Especializadas exclusivamente para cargas
- Grandes volumes destinados principalmente para exportação
- Eliminação de vias e ramais de baixa utilização
- Extinção do trem de passageiros (exceções Carajás e EFVM)

**EFC** (completo) Carajás/Sao Luis, incluindo ramais **EFVM**(completo) Belo Horizonte/Vitoria, incluindo ramais **MRS** (completo) Belo horizonte- Juiz de Fora - Barra do Piraih- Itaguai (ferrovia do aço e Linha do centro); RJ - Sao Paulo - Jundiaí- Campinas (DIREITO DE PASSAGEM COM ALL); Sao Paulo-Santos, incluindo ramais

Anapolis - Paulinia (regiao de Campinas) - Mairingue e Santos

(DIREITO DE PASSAGEM COM ALL); Acailandia-Palmas **ALL**(parcial) Rondonopolis - Santa fé do Sul - Araraquara - Campinas - Mairinque

/Santos (direito de passagem com ALL); Guarapuava-Paranagua; Guarapuava-S. Francisco do Sul.

Ferroeste (short line) Cascavel - Guarapuava

Teresa Cristina (short line) Criciúma-tubarão

**VLI** (parcial)

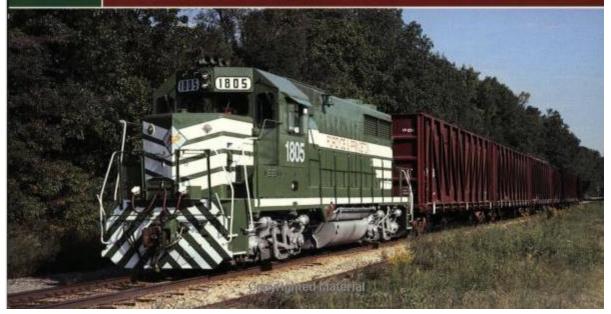
(\*): Como conceito de ferrovia Heavy-haul, são ferrovias que operam trens superiores a 5.000 toneladas, e transportam mais de 20 milhoes de toneladas ano

5<sup>th</sup> EDITION NCLUDING CANADIAN AILROADS

# American Shortline Railway Guide

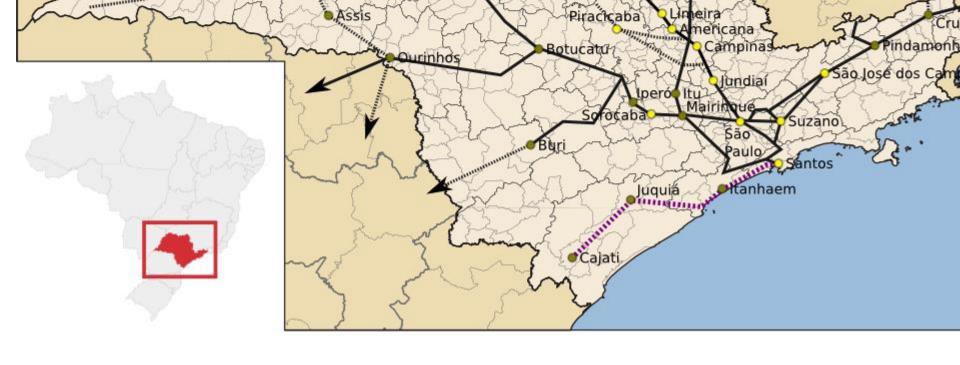
FACTS, FIGURES, AND LOCOMOTIVE ROSTERS FOR OVER 500 SHORT LINES **EDWARD A. LEWIS** 

RAILROAD REFERENCE SERIES NO. 17



#### Kansas City Southern



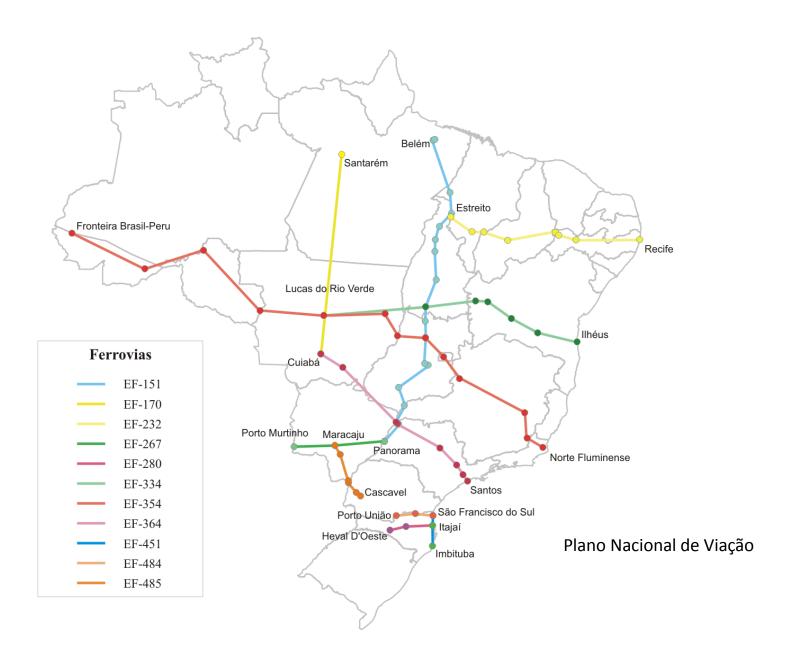


#### Uso seletivo do sistema ferroviário

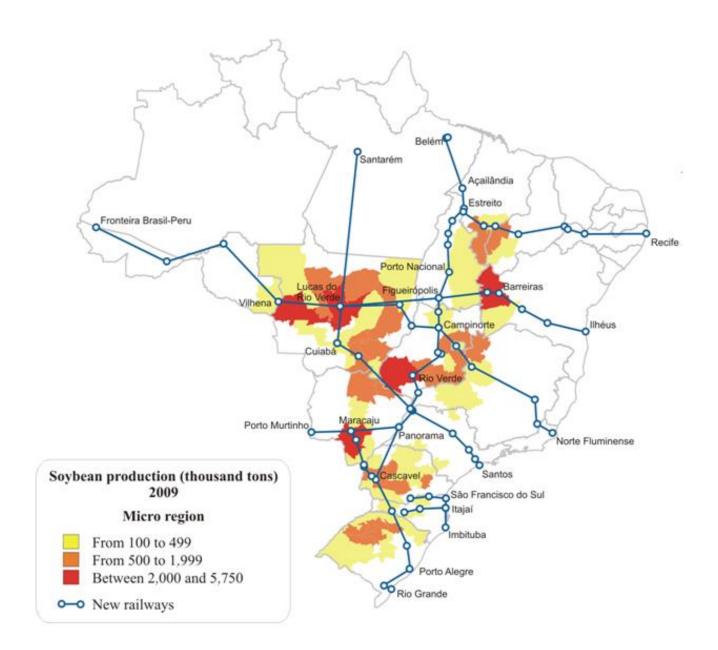


1/3 da malha é utilizada efetivamente, principalmente os trechos que formam os corredores de exportação.

#### Malha nova



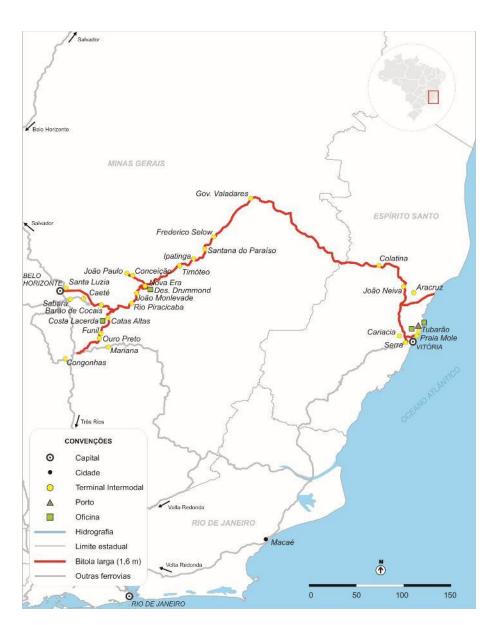
### Novas ferrovias e a produção de soja



# Ferrovias "Heavy Haul"

 Ferrovias em operação e tonelagens transportadas

#### Estrada de Ferro Vitória-Minas



•Extensão: 905 km

•Início: 1904

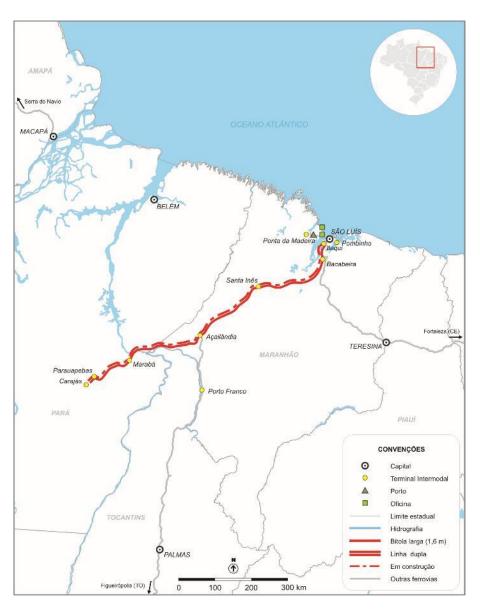
•Bitola: 1 m

•Carga: 90% em volume é minério de ferro (2009)

Característica: unidirecional

- •Exportação de **minério de ferro** da região de Belo Horizonte aos portos da Vale em Vitória (ES)
- Exportação de produtos siderúrgicos de Ipatinga (MG) ao porto de Praia Mole – Vitória (ES)
- •Transporte de **soja e farelo de soja** da região Centro-Oeste
- Única que transporta passageiros com viagens diárias

#### Estrada de Ferro Carajás



•Extensão: 892 km

•Início: 1985

•Bitola: 1,6 metro

•Carga: 92% em volume é minério de ferro (2009)

Característica: unidirecional

•Operada pela Vale

- •Exportação de **minério de ferro** das mina da Vale na região de Carajás ao porto em São Luís (MA)
- •Exportação de **soja** da região Centro-Oeste pela FNS e EFC em Açailândia (MA).

## Concessionárias e vias

- Concessionárias
- Vias operadas

Principais produtos transportados

Quantidades

# O que interessa para as concessionárias

- Grandes volumes
- Frequencias consolidadas
- Previsibilidade
- Capital e Riscos controlados
- Retorno e lucro (ROI e EBITDA)
- Imagem perante o Governo e o público
- ...sem turbulências

# Ferrovias alguns conceitos e cifras

- Short Lines (o que é ou o que são)
- Experiencia com as 861 Short Lines europeias e 500 americanas (cifras e quantidades e indicadores relevantes)
- Modelos alternativos para operar Short Lines como solução e não como problema
- Iniciativa privada (PPP's e outros modelos viáveis)

## Short Lines e a multimodalidade

- O trem integrado a outros modais especialmente ao rodoviário (last mile)
- O trem a Hidrovia (ou cabotagem) e o caminhão (back Haul e long haul e last mile
- O passageiro (no lucro marginal das short Lines)

## O trem as cidades e o cidadão

- Incorporar alguns conceitos de mobilidade urbana do Darcy Ribeiro (O Povo Brasileiro)
- O trem como fonte de renda
- Exorcizando o fantasma de que tudo tem dar lucro
- ...de que lucro estamos falando?

# O trem as cidades e o cidadão (2)

- Pensando no trem do século passado e deste século
- O estorvo do trem (trens menores, poucos vagões, levando passageiros, oferecendo um resgate para o transporte de gente)
- Fugindo do estigma
- Um pouco de romance e poesia (...)

## Síntese e Conclusões

- Aproveitando as licenças ambientais
- Ecologicamente correto e sustentável
- Evitando os desperdícios
- Resgatando cidades e cidadãos

## Serviços ferroviários disponíveis no mundo

Negligenciado



Vitória - ES



Escolhido pelos investidores





Marginal e pouco utilizado

