TREM PÉ VERMELHO: VIABILIDADE E DESAFIOS DA RETOMADA DO TRANSPORTE FERROVIÁRIO DE PASSAGEIROS NO EIXO LONDRINA-MARINGÁ

Bruna Litwinczuk Martins (PIBIC/CNPq/FA/UEM), E-mail:ra135049@uem.br ;
Leonardo Cassimiro Barbosa (Orientador), E-mail: lcbarbosa@uem.br.

Universidade Estadual de Maringá, Centro de Tecnologia, Maringá, PR.

Área e subárea do conhecimento: Ciências Sociais Aplicadas / Planejamento Urbano e Regional / Serviços Urbanos e Regionais

Palavras-chave: Mobilidade urbana e regional; Transporte de passageiros; Ferrovia.

RESUMO

O transporte ferroviário no Brasil perdeu protagonismo a partir da década de 1950 em função da política rodoviarista vigente. Atualmente, o deslocamento de pessoas pelo modal ferroviário é inexpressivo nos deslocamentos diários da população. Nesse sentido, o eixo Maringá-Londrina tem uma formação histórica vinculada a produção cafeeira e estruturada por uma linha férrea desativada em 1981, para o transporte de passageiros, corroborando para o atual cenário fortemente articulado pelo transporte individual. Entretanto, no ano de 2009, vem à tona a discussão de reativação do transporte de passageiros sob trilhos nesse eixo, com um projeto conhecido como Trem Pé Vermelho. Dessa forma, o objetivo deste trabalho foi analisar a viabilidade da proposta de implantação do Trem Pé Vermelho no trecho Londrina-Maringá, investigando os entraves que influenciam a efetivação do projeto, bem como caracterizar a importância histórica da linha férrea na formação desse território. Como resultado, verificou-se que embora os estudos técnicos indicassem a viabilidade técnica para a reativação do transporte sobre trilhos, os investimentos na região continuaram concentrados no modal rodoviário.

INTRODUÇÃO

No início do século XX, a expansão da cafeicultura impulsionou a implantação das ferrovias no Brasil, que tiveram papel fundamental no escoamento da produção e na articulação territorial. A partir da década de 1930, porém, a crise econômica e a adoção gradual de políticas rodoviaristas provocaram o declínio do transporte ferroviário, consolidando, a partir dos anos 1950, a predominância das rodovias (Rodrigues, 2016).

No Norte do Paraná, a colonização promovida pela Companhia de Terras Norte do Paraná (CTNP) foi estruturada por um eixo rodoferroviário possibilitando a implantação de cidades e conectando áreas rurais e urbanas (Carneiro; Barbosa,

2023). O eixo Londrina–Maringá desenvolveu-se a partir dessa lógica ferroviária, mas, com as transformações econômicas e a expansão das rodovias, o transporte de passageiros sobre trilhos foi desativado em 1981, permanecendo a ferrovia voltada principalmente ao transporte de cargas (Prohmann, 2022).

Atualmente, o eixo Londrina–Maringá reúne 13 municípios e mais de 1,7 milhão de habitantes, apresentando potencial para a retomada do transporte ferroviário de passageiros (IBGE, 2022). Nesse contexto, o Trem Pé Vermelho surge como alternativa ao modelo rodoviarista, buscando melhorar a mobilidade, e contribuir para um desenvolvimento urbano mais equilibrado.

Dessa forma, o objetivo geral deste trabalho foi analisar a viabilidade da proposta de implantação do Trem Pé Vermelho no trecho Londrina–Maringá, investigando os entraves que influenciam sua efetivação. Busca-se, assim, compreender a trajetória do transporte ferroviário no Norte do Paraná e os fatores que condicionam a retomada do transporte ferroviário de passageiros.

MATERIAIS E MÉTODOS

Esta pesquisa adota uma abordagem qualitativa, fundamentada na análise de fontes documentais e de matérias jornalísticas relacionadas à proposta de implantação do Trem Pé Vermelho no trecho Londrina–Maringá. Entre os documentos a serem examinados, destacam-se: relatórios oficiais de programas governamentais voltados ao financiamento do projeto; estudos de viabilidade técnica para a reativação do transporte ferroviário de passageiros na região; dados censitários; e imagens de satélite que contribuam para a compreensão do território. Para a análise de notícias veiculadas na mídia, foram utilizadas palavras-chave como “trem de passageiros no eixo Londrina-Maringá” e “Trem Pé-Vermelho”, com o objetivo de mapear a cobertura midiática e identificar percepções públicas, discursos políticos e posicionamentos institucionais sobre o projeto. Além disso, foi realizada uma revisão da literatura sobre mobilidade urbana no Brasil e sobre a formação territorial do eixo Londrina–Maringá, com o intuito de contextualizar historicamente a proposta e compreender os fatores estruturais que a envolvem.

A análise se deu por meio da triangulação das informações coletadas, organizadas cronologicamente em uma linha do tempo. Essa estratégia visa identificar as motivações subjacentes à proposta do Trem Pé-Vermelho, bem como os entraves políticos, econômicos e estruturais que influenciam sua viabilidade e implementação.

RESULTADOS E DISCUSSÃO

O Trem Pé-Vermelho é uma proposta de transporte ferroviário regional de passageiros no Norte do Paraná, conectando cidades como Londrina e Maringá como alternativa ao transporte rodoviário. Estruturado a partir de 2009, o projeto teve estudos de viabilidade realizados pelo LabTrans, em 2012, com demanda estimada em mais de 36 mil passageiros por dia. Entre 2015 e 2016, conforme

noticiado (Lobo, 2016), avançaram as propostas para sua implantação, mas, em 2017, o projeto foi retirado das prioridades do Programa de Aceleração Econômica (PAC) e, em 2018, de acordo com notícia veiculada pelo Maringá Post (Tele, 2018), considerado inviável pelo então atual governador. Após um período de cerca de cinco anos sem destaque na mídia, os estudos foram retomados em 2024 e, em 2025, o projeto voltou ao debate público, associado a investimentos rodoferroviários na região. A figura 1 sintetiza a evolução da discussão acerca do Trem Pé Vermelho.

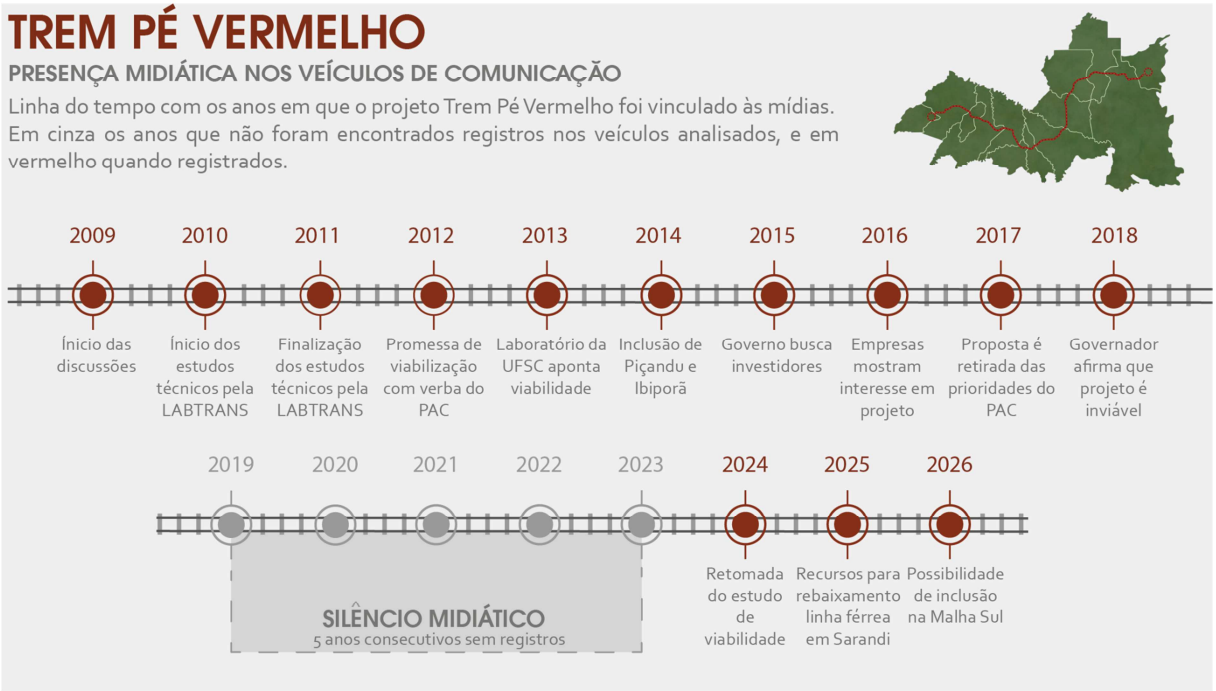


Figura 1 – Linha do tempo da evolução das discussões e interpretações de veículos midiáticos.

Apesar da retomada das discussões sobre o Trem Pé-Vermelho, ainda não se observam ações práticas para sua implantação. Em contrapartida, os investimentos recentes concentram-se em obras de caráter rodoviarista, como o rebaixamento da linha férrea em Sarandi, voltado à eliminação de cruzamentos em nível, e o Contorno Sul Metropolitano de Maringá, destinado à melhoria do fluxo.

Essas obras, embora favoreçam uma futura implantação do trem de passageiros, têm motivação declarada de implementar uma conexão rodoviária entre essas duas cidades conurbadas, ficando a implantação do VLT, em segundo plano

CONCLUSÕES

A matriz ferroviária, predominante no início do século XX, sobretudo vinculada ao transporte de cargas, foi progressivamente negligenciada em decorrência da adoção de políticas rodoviaristas. No entanto, o transporte ferroviário ressurge no debate

atual como uma alternativa mais sustentável. Apesar da viabilidade técnica apontada pelos estudos, a proposta do Trem Pé Vermelho, após 17 anos do início dos debates, ainda não se efetivou, embora possa impactar quase 40 mil pessoas/dia.

Apesar disso, nota-se maior empenho, por parte do poder público, em fomentar as obras rodoviaristas, como no caso do rebaixamento da linha férrea, entre Maringá e Sarandi e na implantação do Contorno Sul Metropolitano. Frente a isso, ainda persiste um viés automobilístico no funcionamento dos fluxos e na efetivação das infraestruturas, relegando às ferrovias um papel secundário na matriz de transporte.

AGRADECIMENTOS

Agradecimento à Fundação Araucária (FA) pelo fomento concedido por meio do programa PIBIC e ao suporte institucional da Universidade Estadual de Maringá (UEM), através de sua Pró-Reitoria de Pesquisa e Pós-Graduação.

REFERÊNCIAS

CARNEIRO, A. F.; BARBOSA, L. C. A ferrovia, a colonização e o cultivo do café como promotores da consolidação urbana no norte do Paraná. In: CUNHA, Fábio César Alves da; VERCEZI, Jaqueline Telma; RODRIGUES, Leonardo, AGUIAR, Nicolas Vinicius Cesario de, PAULASHINOBU, Patrícia Fernandes (orgs.) **Dinâmicas socioambientais no espaço urbano**. Londrina, 2023.

LOBO, Renato. Empresas mostram interesse em trem entre Maringá e Londrina. **Via Trolebus**, 25 fev. 2016. Disponível em: https://viatrolebus.com.br/2016/02/empresas-mostram-interesse-em-trem-entre-maringa-e-londrina/. Acesso em: 05 maio 2025.

PROHMANN, M.. **Ferrovias: resistências, lembranças e esperanças nas narrativas de ferroviários e ferroviárias aposentados(as) da RFFSA**. Tese (Doutorado em Tecnologia e Sociedade) – Universidade Tecnológica Federal do Paraná (UTFPR), Curitiba, 2022.

RODRIGUES, J. M. Qual o estado da mobilidade urbana no Brasil? in: PAULA, M., BARTELT, D. D. (orgs.). **Mobilidade urbana no Brasil: desafios e alternativas.** Rio de Janeiro: Fundação Heinrich Böll, 2016

TELE, Walter. Ratinho Júnior afirma que Trem Pé Vermelho é inviável e que Estado está impedido de locar recursos nos viadutos do Catuaí e Iguatemi até 2021: "Vamos buscar alternativas". **Maringá Post**, 26 set. 2018. Disponível em: https://maringapost.com.br/poder/2018/09/26/ratinho-junior-afirma-que-trem-pe-vermelho-e-inviavel-e-que-o-estado-esta-impedido-de-locar-recursos-nos-viadutos-do-catuai-e-iguatemi-antes-de-2021-vamos-buscar-alternativas/. Acesso em: 11 mar. 2026.