

TREM PÉ VERMELHO:

viabilidade e desafios da retomada do transporte ferroviário de passageiros no eixo Londrina-Maringá

EIXO TEMÁTICO 02: Processos de Produção do Espaço Urbano

MARTINS, Bruna Litwinczuk

Discente; Universidade Estadual de Maringá

135049@uem.br

BARBOSA, Leonardo Cassimiro

Doutor; Universidade Estadual de Maringá

lbarbosa@uem.br

1 INTRODUÇÃO

No início do século XX, a expansão da cafeicultura conferiu ao sistema ferroviário papel estratégico na urbanização e no desenvolvimento econômico do Brasil, sobretudo como meio de escoamento da produção agrícola e de articulação regional. Nesse contexto, a malha ferroviária se expandiu, acompanhando o crescimento da economia cafeeira, da qual o país chegou a responder por cerca de metade da produção mundial (Ruthes; Salomão, 2016). Contudo, a partir da década de 1930, fatores como a crise de 1929, a retração do setor agroexportador e as dificuldades de importação de insumos ferroviários contribuíram para o declínio do modal, culminando na progressiva adoção de uma matriz de transporte rodoviarista (Paula, 2001). A consolidação desse modelo ocorre a partir da década de 1950, quando o Estado brasileiro passa a priorizar a construção de rodovias como estratégia de integração territorial e estímulo à indústria automobilística, o que aprofundou a desarticulação das ferrovias e favoreceu a hegemonia do transporte individual (Rodrigues, 2016). Atualmente, o modal rodoviário responde por aproximadamente 65% do transporte de cargas e 95% do transporte de passageiros no país (Confederação Nacional do Transporte, 2025), evidenciando uma dependência estrutural resultante de décadas de investimentos concentrados. Entre 2010 e 2020, a frota nacional cresceu mais de 66%, reforçando um modelo de mobilidade com impactos

PENSAR FORA DO EIXO

significativos sobre a organização do espaço urbano e a qualidade dos deslocamentos (Confederação Nacional do Transporte, 2021).

Na escala regional do Norte do Paraná, cuja ocupação territorial, a partir da década de 1920, foi estruturada por um eixo rodoferroviário implantado pela Companhia de Terras Norte do Paraná (CTNP), a colonização baseou-se no parcelamento de glebas rurais articuladas por núcleos urbanos espaçados regularmente, com polos hierarquizados, o que conferiu à ferrovia papel central na articulação regional e na conformação da rede urbana nascente (Carneiro; Barbosa, 2023) (Figura 01).

Figura 1. Terras colonizadas pela CMNP com seus núcleos de suporte.



Fonte: CMNP, 1975 - adaptado pela autora, em 2026.

Dessa forma, o transporte ferroviário constituiu o principal elemento estruturante da formação e colonização do eixo Londrina–Maringá. À medida que os trilhos avançavam, surgiam cidades estrategicamente implantadas ao longo da linha férrea, viabilizando o escoamento da produção cafeeira ao porto de Santos e articulando as relações entre áreas urbanas e rurais que conformaram a lógica das conexões regionais (Carneiro; Barbosa, 2023). Nesse processo, a CTNP desempenhou

PENSAR FORA DO EIXO

papel-chave na rápida ocupação da região, atraindo investimentos nacionais e implantando uma rede urbana estruturada pelo eixo ferroviário.

A ferrovia também foi determinante na concepção do traçado de diversas cidades, organizando a rede urbana e possibilitando a interação regional (Rego *et al.*, 2004). Diante da precariedade inicial dos eixos viários não pavimentados, a ferrovia consolidou-se como principal meio de deslocamento regional nas primeiras décadas da colonização. Esse cenário se altera a partir da década de 1980, com o fortalecimento das políticas rodoviaristas e a diretriz da Rede Ferroviária Federal S.A. (RFFSA) de desestímulo ao transporte de passageiros, culminando na desativação do serviço ferroviário em 1981 (Leme, 2013; Prohmann, 2022).

Na década de 1970, o Paraná passa por transformações econômicas marcadas pelo declínio da cafeicultura, pela mecanização agrícola, pelo incentivo às monoculturas e à industrialização (Padis, 1981). Nesse contexto, fortalece-se o discurso da integração do Norte do Paraná à capital Curitiba, com o objetivo de concentrar as exportações no Porto de Paranaguá, em detrimento do Porto de Santos. A conexão ferroviária avança progressivamente a partir da década de 1940, com a incorporação da linha à RFFSA, enquanto a conexão rodoviária se consolida com a implantação e posterior pavimentação da Rodovia do Café (BR-376) entre as décadas de 1950 e 1970, alinhada às políticas rodoviaristas nacionais (Cancian, 1981; Padis, 1981; Paraná, 1973).

O transporte ferroviário de cargas nesses dois eixos persiste até os dias atuais, sendo um dos elementos importantes para a consolidação de Londrina e Maringá como polos regionais do estado. Dados do último censo apontam que Londrina, fundada em 1934, possui uma população de 555.965 habitantes, sendo a segunda maior cidade do Paraná; enquanto Maringá, com população de 409.657 habitantes, configura-se como a terceira cidade mais populosa do Paraná (IBGE, 2022).

PENSAR FORA DO EIXO

Figura 2. Localização da área de 545 mil alqueires colonizada pela CMNP no Estado do Paraná, e os eixos regionais ligando a região ao Porto Paranaguá por intermédio da ferrovia.



Fonte: CMNP, 1975 - adaptado pela autora, em 2026.

Para além das cidades-polo, o eixo Londrina–Maringá, composto por 13 municípios, concentra mais de 1,7 milhão de habitantes, o que evidencia o potencial para a retomada do transporte ferroviário de passageiros (IBGE, 2022). Trata-se, ainda, de um modal energeticamente mais eficiente, com redução de até 37% das emissões de carbono em relação ao transporte rodoviário, além de custos operacionais cerca de 40% inferiores (Andrade, 2015). Em um contexto marcado pelo crescimento urbano, pela dependência rodoviária e por seus efeitos — como congestionamentos, poluição e dispersão urbana (Cordovil; Barbosa, 2019) —, o trem configura-se como alternativa limpa e eficiente. Nesse sentido, ressurgue a proposta do Trem Pé Vermelho, que se contrapõe ao modelo rodoviarista ao propor a articulação territorial de passageiros por meio ferroviário, a partir de ramais hoje destinados exclusivamente ao transporte de cargas. Assim, o investimento em infraestrutura ferroviária se apresenta como base para um desenvolvimento urbano-regional mais equilibrado, com potencial de reconfigurar a ocupação do território e reduzir a dependência das rodovias.

Dessa forma, o objetivo geral deste trabalho é analisar a viabilidade da proposta de implantação do Trem Pé Vermelho no trecho Londrina–Maringá, investigando os entraves políticos, econômicos e estruturais que influenciam sua efetivação.

2 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, serão 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, será 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 será conduzida 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.

3 RESULTADOS

O Trem Pé-Vermelho é uma proposta de implantação de um sistema de transporte ferroviário regional de passageiros no norte do Paraná, com o objetivo de reconectar cidades como Londrina e Maringá, historicamente articuladas pela ferrovia. A iniciativa busca reintroduzir o transporte de passageiros sobre trilhos como alternativa à predominância do modal rodoviário, propondo uma mobilidade mais sustentável entre centros urbanos de forte dinâmica regional.

A proposta ganhou força a partir de 2009, quando começou a ser discutida de forma mais estruturada no âmbito institucional. Nesse sentido, o projeto passou a ser incorporado às agendas de planejamento do Governo do Estado do Paraná, e acarretou na contratação de estudos técnicos

PENSAR FORA DO EIXO

voltados a analisar sua viabilidade. Esse processo resultou na elaboração do Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (LABTRANS, 2012).

O estudo de viabilidade do Trem Pé-Vermelho, elaborado pelo LabTrans, em 2012, propunha uma via férrea adicional, onde operaria um Veículo Leve sobre Trilhos (VLT), paralelo a linha de cargas existente, e operacionalmente independente, a fim de evitar a sobrecarga do Centro de Controle Operacional. Além disso, o estudo estimou uma demanda de mais de 36 mil passageiros/dia, quando considerado o trecho Ibiporã-Paiçandu, com uma projeção positiva de crescimento populacional e do PIB das cidades ao longo da via férrea.

A partir de 2009, o Trem Pé Vermelho ganha visibilidade nas manchetes da mídia regional, em decorrência do anúncio da realização de estudos sobre demanda, horários e custos da proposta (MARIA, 2009). No ano seguinte, em 2010, o tema volta a ser destaque no mesmo portal de notícias, agora associado ao início dos estudos de viabilidade técnica do projeto (AYRES, 2010). Após esse momento, a proposta retorna ao noticiário apenas em 2012, novamente pela Gazeta do Povo (ANTONELLI, 2012), quando aguardava a aprovação do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), com vistas à obtenção de subsídios federais. Embora o estudo técnico tenha sido concluído ainda em 2012, sua divulgação pública ocorre somente em 2013, por meio do portal Notícias da UFSC (GREVE, 2012), fundamentando-se na análise da viabilidade técnica, econômica e ambiental do sistema de transporte ferroviário proposto para os trechos. Já em 2014, os resultados do estudo passam a ser debatidos de forma mais aprofundada na mídia, mais uma vez pela Gazeta do Povo (LUCIANO, 2014), como exemplificado na reportagem intitulada “Via paralela daria agilidade ao Trem Pé-Vermelho”.

Em 2015, o Governo do estado lança o Termo Referência do Trem Pé-Vermelho, com intuito de atrair a iniciativa privada para elaboração do Projeto Básico para a viabilização da proposta, determinando a divisão da linha em 3 subprojetos. A Fase 1 seria composta pela ligação, concomitante, de dois trechos: a ligação de Maringá-Paiçandu-Sarandi, com cerca de 24km; e de Londrina-Cambé-Ibiporã, com aproximadamente 36km. Em um momento posterior, realizar-se-ia a Fase 2, com a conexão entre esses dois ramais, num eixo de 93km, englobando as cidades de Marialva, Mandaguari, Jandaia do Sul, Cambira, Apucarana, Arapongas e Rolândia (Figura 3) (Paraná, 2015).

Ainda no ano de 2015, a Associação Nacional dos Transportadores de Passageiros sobre Trilhos (ALSTOM, 2015) divulgou que empresas do setor privado manifestaram interesse em elaborar

PENSAR FORA DO EIXO

estudos técnicos com vistas à estruturação de futuras Parcerias Público-Privadas (PPP). Na sequência, em 2016, a plataforma ViaTrolebus (LOBO, 2016) noticiou que três consórcios empresariais apresentaram propostas no âmbito do Procedimento de Manifestação de Interesse (PMI), indicando disposição do setor privado em participar da fase de estudos do projeto.

Figura 3. Cidades que compõem o traçado do Trem Pé Vermelho



Fonte: Secretaria Estadual da Casa Civil, retirado de Folha de Londrina, 2017- adaptado pela autora, 2026.

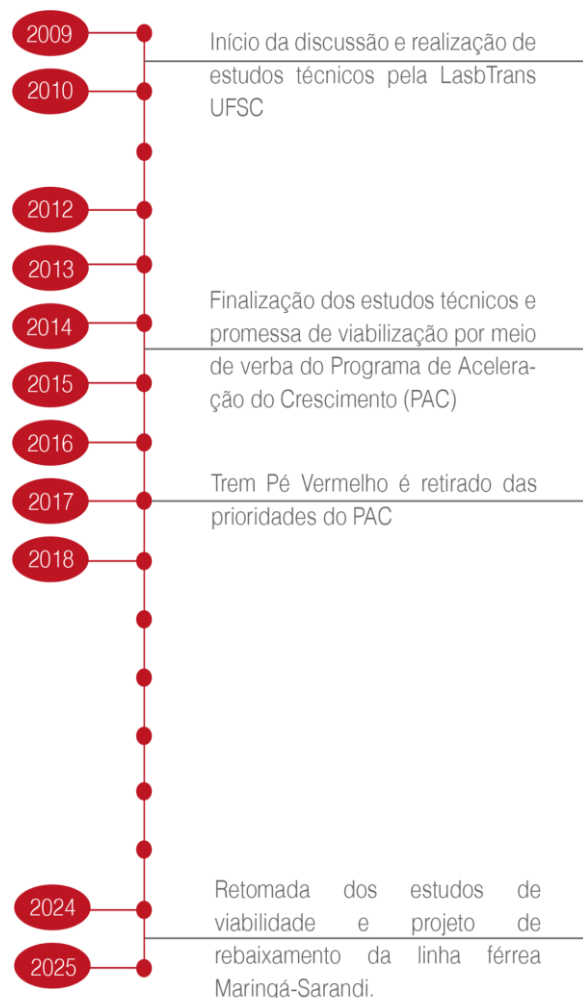
Contudo, em 2017, conforme noticiado (BORTOLIN, 2017), o projeto do Trem Pé Vermelho foi retirado do rol de prioridades do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC). No ano seguinte, o tema volta ao debate público por meio do Maringá Post (TELE, 2018), que veicula entrevista com o então deputado estadual do Paraná, Ratinho Júnior, na qual o projeto é classificado como inviável, sem perspectivas de avanço.

Após sua retirada do PAC observa-se um hiato de cerca de seis anos sem menções relevantes sobre o Trem Pé Vermelho na mídia. A temática ressurgue apenas em 2024, com a divulgação da reativação dos estudos de viabilidade (CALSAVARA, 2024). Em 2025, o projeto volta a ganhar

PENSAR FORA DO EIXO

visibilidade a partir da divulgação no portal MaringáMais (ALVES, 2025), da promessa de retomada das viagens ferroviárias intermunicipais, associada à destinação de recursos no Orçamento da União, de 2026, para o rebaixamento da linha férrea em Sarandi. Contudo, ressalta-se que o rebaixamento da linha férrea entre as duas cidades têm motivação rodoviária, eliminando a barreira da linha no tecido urbano de Sarandi, criando uma nova conexão viária entre as duas cidades. A figura 4 sintetiza a evolução da discussão acerca do Trem Pé Vermelho.

Figura 4. Linha do tempo da evolução das discussões e interpretações de veículos midiáticos.



Fonte: A autora, 2026.

4 CONSIDERAÇÕES FINAIS

A matriz ferroviária teve um momento de hegemonia no Brasil, no início do século XX, sobretudo vinculada ao transporte de cargas. Posteriormente, foi progressivamente negligenciada em

PENSAR FORA DO EIXO

decorrência da adoção de políticas de caráter rodoviarista. No entanto, o transporte ferroviário ressurge no debate contemporâneo como uma alternativa mais sustentável. No recorte de estudo, ainda que os estudos tenham apontados para a sua viabilidade técnica, observando os aspectos técnicos e financeiros, a proposta do Trem Pé Vermelho, após 27 anos do início dos debates, ainda não se efetivou, e se manifesta como uma estratégia para articular as duas cidades dinâmicas inseridas em regiões metropolitanas. O resgate do transporte de passageiros pelo ramal ferroviário poderia beneficiar quase 40 mil pessoas/dia, impactando positivamente na mobilidade pendular da região.

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-Sarandi. Essa obra, embora favoreça uma futura implantação do trem de passageiros nesse trecho, tem motivação declarada de implementar uma conexão rodoviária entre essas duas cidades conurbadas, ficando a implantação do VLT, em segundo plano.

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, ainda que mais sustentável.

REFERÊNCIAS

ALSTOM e Caf mostram interesse em trem entre Londrina e Maringá. **ANP TRILHOS**, 17 dez. 2015. Disponível em: <https://anptrilhos.org.br/alstom-e-caf-mostram-interesse-em-trem-entre-londrina-e-maringa/>. Acesso em: 05 maio 2025.

ALVES, Alexia. Trem que liga Maringá à Londrina poderá sair do papel. **Maringá Mais**, 07 nov. 2025. Disponível em: <https://www.maringamais.com.br/2025/11/07/trem-que-liga-maringa-a-londrina-podera-sair-do-papel/>. Acesso em: 11 mar. 2026.

ANDRADE DE PAULA, D.. **As ferrovias no Brasil: análise do processo de erradicação de ramais**. In: II Congresso de História Ferroviária, 2001, Aranjuez. II Congresso de História Ferroviária, 2001.

ANDRADE, G. T. **Sistema ferroviário e a promoção da mobilidade sustentável: uma análise da inclusão espacial das favelas**. Dissertação (Mestrado em Engenharia de Transportes), Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2015.

ANTONELLI, Diego. Trem Pé-Vermelho aguarda aval do PAC. **Gazeta do Povo**, 20 nov. 2012. Disponível em: <https://www.gazetadopovo.com.br/vida-e-cidadania/trem-pe-vermelho-aguarda-aval-do-pac-2l78rmue4d9vhtiiyfrhrdjke/>. Acesso em: 05 maio 2025.

AYRES, Marcus. Estudos de viabilidade para o Trem Pé-Vermelho começam sexta em Maringá. **Gazeta do Povo**, 24 fev. 2010. Disponível em: <https://www.gazetadopovo.com.br/vida-e->

PENSAR FORA DO EIXO

cidadania/maringa/estudos-de-viabilidade-para-o-trem-pe-vermelho-comecam-sexta-em-maringa-aay52bqn09j13la0ustaccwge/. Acesso em: 05 maio 2025.

BORTOLIN, Nelson. Trem Pé Vermelho é retirado das prioridades do PAC. **Folha de Londrina**, 12 jan. 2017. Disponível em: <https://www.folhadelondrina.com.br/economia/trem-pe-vermelho-e-retirado-das-prioridades-do-pac-967638.html>. Acesso em: 05 maio 2025.

CALSAVARA, Fabio. Promessa de décadas, projeto do trem pé-vermelho volta a ser discutido. **Gazeta do Povo**, 11 dez. 2024. Disponível em: <https://www.gazetadopovo.com.br/parana/promessa-de-decadas-projeto-trem-pe-vermelho-volta-a-ser-discutido/>. Acesso em: 11 mar. 2026.

CANCIAN, N.. **Cafeicultura paranaense: 1900–1970**. Curitiba: Grafipar, 1981.

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, PAULA-SHINOBU, Patrícia Fernandes (orgs.) **Dinâmicas socioambientais no espaço urbano**. Londrina, 2023.

CONFEDERAÇÃO NACIONAL DO TRANSPORTE. **Pesquisa CNT de rodovias 2021**. Brasília: CNT; SEST SENAT, 2021. 231 p.

CONFEDERAÇÃO NACIONAL DO TRANSPORTE. **Atlas CNT do Transporte 2025**. Brasília: CNT, 2025. Disponível em: <<https://www.cnt.org.br>>. Acesso em: 18 mar. 2026.

CORDOVIL, F. C. de S.; BARBOSA, L. C.. Dispersão e mobilidade urbana no Brasil: estudo de um aglomerado urbano. **Bitácora Urbano Territorial**, [S. l.], v. 29, n. 3, p. 21–30, 2019. Disponível em: <https://revistas.unal.edu.co/index.php/bitacora/article/view/79683>. Acesso em: 19 mar. 2026.

GREVE, Vitória. Laboratório da UFSC finaliza estudos para implementação de trens regionais. **Notícias da UFSC**, 03 maio 2013. Disponível em: <https://noticias.ufsc.br/2013/05/laboratorio-da-ufsc-finaliza-estudos-para-implementacao-de-trens-regionais/>. Acesso em: 05 maio 2025.

JEISSON RUTHES; SALOMÃO, I. O sistema ferroviário brasileiro ao longo da história: das origens à retomada dos investimentos. **Ciências sociais em perspectiva**, v. 15, n. 28, p. 169–189, 27 jun. 2016.

LABORATÓRIO DE TRANSPORTES E LOGÍSTICA. **Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica, Financeira, Social e Ambiental do Sistema de Transporte Ferroviário de Passageiros de Interesse Regional, no Trecho: Londrina (PR) – Maringá (PR)**. Florianópolis, 2012.

LEME, E. J. H.. **O Teatro da Memória: o Museu Histórico de Londrina - 1959-2000**. Tese (Doutorado em História e Sociedade) – Universidade Estadual Paulista (UNESP), 2013.

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.

LUCIANO, Antoniele. Via paralela daria agilidade ao Trem Pé-Vermelho. **Gazeta do Povo**. 01 jul. 2014. Disponível em: <https://www.gazetadopovo.com.br/vida-e-cidadania/via-paralela-daria-agilidade-ao-trem-pe-vermelho-eacral152jokf02jmfoghdphq/>. Acesso em 05 maio 2025.

PENSAR FORA DO EIXO

MARIA, Marcos Paulo de. Começa estudo para o trem pé-vermelho. **Gazeta do Povo**, 17 out. 2009. Disponível em: <https://www.gazetadopovo.com.br/vida-e-cidadania/comeca-estudo-para-o-trem-pe-vermelho-bzy8awrqprzpbjzxqo0om2fym/>. Acesso em 05 maio 2025.

PADIS, P. C.. **Formação de uma economia periférica: o caso do Paraná**. São Paulo: Hucitec, 1981.

PARANÁ, Governo do Estado. **PDU – Política de desenvolvimento Urbano para o estado do Paraná**. Sudesul – Serfhau – UFPR, 1973.

PARANÁ. Secretaria de Estado do Planejamento e Coordenação Geral. **Termo de referência: Trem Pé Vermelho – sistema regional de transporte ferroviário de passageiros no trecho Londrina–Maringá**. Curitiba, 2015.

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.

REGO, R. L.; MENEGUETTI, K. S.; DE ANGELIS NETO, G.; JABUR, R.S.; RISSI, Q.. Reconstruindo a forma urbana: uma análise do desenho das principais cidades da Companhia de Terras Norte do Paraná. **Acta Scientiarum**, Maringá, v.26, n.2, p.141-151, 2004.

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.