

A IMPORTÂNCIA DA NOVA FERROESTE POR MEIO DE UMA COMPARAÇÃO ENTRE AS RODOVIAS

IATZAKI DE ALMEIDA, Bruna.¹
BRANDELERO, Maria Eduarda.²

RESUMO

A presente pesquisa tem como assunto a comparação da Nova Ferroeste entre as rodovias, que são mais comuns no Brasil, e sua importância. A análise levará em consideração os impactos dos respectivos meios de transporte e dará os benefícios que as ferrovias oferecem, além de esclarecer a respeito das atribuições de cada situação e com a finalidade de comparar qual a mais sustentável.

PALAVRAS-CHAVE: Nova Ferroeste; Ferrovia; Rodovia; Transporte.

1. INTRODUÇÃO

A pesquisa desenvolvida tem como tema Ferroeste, e com a realização de uma comparação entre ferrovias e rodovias que são fundamentais no transporte de carga e também de passageiros dentro do país, mostrando a importância de ambos.

Os objetivos específicos são os entendimentos de cada um, e também, com a finalidade de comparar qual é mais sustentável, definir qual agride menos o meio ambiente, desta maneira, preservando a saúde pública.

2. FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

Ferrovia é um sistema de transporte sobre trilhos que atravessa certa extensão territorial e por onde circulam trens que conduzem passageiros e/ou diversos produtos; estrada de ferro, linha férrea.

As rodovias são vias destinadas ao tráfego de veículos que se movem sobre rodas; autovia, estrada de rodagem, e também responsável por conduzir passageiros e/ou diversos produtos.

O objetivo da comparação é levar em consideração o impacto, e por meio desses transportes, dará os benefícios que as ferrovias oferecem, além de esclarecer qual a mais sustentável.

¹Graduando do curso de Arquitetura e Urbanismo pelo Centro Universitário FAG, campus Cascavel/PR. E-mail: biatzaki@hotmail.com

²Graduando do curso de Arquitetura e Urbanismo pelo Centro Universitário FAG, campus Cascavel/PR. E-mail: mariabrandelero@gmail.com

³Ma. Arquiteta e Urbanista, professora e orientadora, docente do curso de Arquitetura e Urbanismo do Centro Universitário FAG, campus Cascavel/PR. E-mail: ac.ruschel@hotmail.com

3. METODOLOGIA

A pesquisa vai ter como base metodológica por base de pesquisas via internet, livros, e por fim, artigos sobre o assunto. Para Solomon (1974), bibliografia é o conjunto de obras derivadas sobre determinado assunto, escritas por vários autores e épocas, com o uso de todas ou de parte das fontes.

A bibliografia tem como definição a busca, a pesquisa, seleção de informações, textos e conteúdos já existentes, para basear e verificar informações durante o desenvolvimento da pesquisa. (GIL, 2002)

O trabalho irá ter (também) fundamentação na pesquisa. Para Godoy (1995), é uma abordagem não tão rígida e estruturada, assim, possibilita ao pesquisador o desenvolvimento de uma análise criativa através dos documentos e informações.

Após a coleta de dados, haverá interpretação, de acordo com o tema, para o desenvolvimento da comparação e da conclusão geral.

4. ANÁLISES E DISCUSSÕES

Este capítulo determina as análises e discussões sobre o tema abordado.

4.1. A FERROESTE

A Ferroeste, empresa que existe desde 1988, detém a concessão para construir e operar uma ferrovia entre a cidade de Guarapuava, no estado do Paraná, e a cidade de Dourados no Mato Grosso do Sul. Sua finalidade é servir aos produtores do Oeste e extremo Oeste paranaense, além do Mato Grosso do Sul, e inclusive outros países, como o Paraguai e a região ao norte da Argentina.

Além disso, a Nova Ferroeste, consiste em atualizar o modal ferroviário paranaense. Esse avanço tornou-se necessário, considerando que nas últimas décadas, houveram grandes melhorias no setor da produção agrícola e no Porto de Paranaguá, no Paraná. De acordo com o portal da Estrada de Ferro Paraná Oeste S.A. (Ferroeste) o Porto de Paranaguá é o segundo maior do Brasil, e movimenta um total de 45 milhões de toneladas, tendo 80% de toda a demanda de importação e exportação transportada por rodovias, e não ferrovias.

4.2. AS RODOVIAS

De acordo com Bandeira e Floriano (2004), as rodovias são estruturas complexas que apresentam como objetivo primordial oferecer transporte terrestre para pessoas e cargas. Por meio das estradas, são transportadas safras e insumos agrícolas, insumos e produtos industriais, a produção

intelectual humana impressa, máquinas, combustíveis, produtos minerais e todo tipo de materiais que se possa imaginar. As rodovias também são definidas pelos autores como as principais vias de transporte de pessoas.

4.3. AS FERROVIAS

Consequência da inovação da Primeira Revolução Industrial, por muito tempo a máquina-a-vapor foi a principal força que impulsionou as máquinas das indústrias, além da movimentação de locomotivas, tratores e navios. Assim, na era do capitalismo industrial surgem as estradas de ferro. As ferrovias, de acordo com Silveira (2002), foram e ainda são de vital importância, apesar da concorrência com outros modais.

4.4. A QUEDA DAS FERROVIAS NO BRASIL

No Brasil no ano de 1854, a cidade do Rio de Janeiro implantou a primeira locomotiva, acompanhada por São Paulo logo em seguida. O principal objetivo era escoar as safras de café do interior do país ao litoral, para exportar pelos portos. Entretanto, segundo Luiz Carlos Parejo, o Brasil decidiu na década de 1950 investir em rodovias, como meio de alavancar seu desenvolvimento econômico por meio da produção de automóveis.

Com os investimentos voltados para as rodovias e à produção de automóveis, o setor ferroviário acabou ficando sucateado. A solução encontrada foi o fechamento dos ramais pouco lucrativos e a desestruturação da malha. Desta forma, a malha que era composta por 37 mil km de trilhos, hoje conta com cerca de 29 mil km. Apesar disso, nos anos 90 houve uma tentativa de aumentar os investimentos no setor, com a privatização das malhas ferroviárias da RFFSA (Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima), que havia sido criada em 1957.

Hoje, a necessidade por investimento em rodovias faz-se clara, por exemplo, no caso da Nova Ferroeste, onde os produtores rurais pedem uma nova ferrovia, e o Porto de Paranaguá precisa para que se possa escoar a produção. De acordo com o portal da Ferroeste, o novo projeto ferroviário iniciará um novo ciclo de investimentos e o crescimento de diversos polos de desenvolvimento.

4.5. O SISTEMA DE TRANSPORTE ATUAL

Conforme disponível no portal online da própria Ferroeste, o volume total de cargas projetado pelo PDZ (Plano de Desenvolvimento e Zoneamento) previsto para o terminal paranaense, o Porto de

Paranaguá, em 2030, atingirá 80 milhões de toneladas. O volume ferroviário atual é de 9 milhões de toneladas, o que reduziria ainda mais sua participação na produção total do porto.

O principal fator que impede o Brasil de avançar no desenvolvimento das ferrovias está, segundo a Associação Brasileira da Indústria Ferroviária (ABIFER), na falta de continuidade em projetos relacionados a planejamento logístico no Brasil. O desenvolvimento de um sistema ferroviário é um projeto de longo prazo, o que é prejudicado pelas trocas de governo no país, pelo abandono de projetos antigos.

Ainda, de acordo com o ex-conselheiro do Surface Transportation Board, nos Estados Unidos, Raymond Atkins, o prazo de concessões ferroviárias no Brasil, sendo hoje de 30 anos, é muito curto. A Surface Transportation Board é a agência federal americana encarregada pela regulamentação econômica de diversos modos de transporte terrestre, prioritariamente ferrovias. Ainda consoante com Atkins, tendo que o planejamento de uma ferrovia é de longo prazo, portanto, deve-se considerar 60, 70 anos.

4.6. COMPARATIVO

Para finalizar, precisamos comparar qual é o mais importante, porém, ambos, ferrovias e rodovia, são fundamentais no transporte de carga e passageiros dentro do país.

Percebe-se que a extensão de rodovias é maior que ferrovias. Isso se deu principalmente pela opção dos governos brasileiros do século passado, e também, pela troca de governo que acabam abandonando projetos antigos. Segundo dados da Confederação Nacional de Transportes, mais de 60% das cargas transportadoras no Brasil passam pelo setor rodoviário, enquanto 20% passando pelo setor ferroviário. Esse número dá um exemplo claro de comparação atual.

Já as ferrovias de acordo com os dados da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), o Brasil não utiliza cerca de um terço de toda sua malha ferroviária. Mesmo sendo um projeto de longo prazo, o principal argumento para defender as ferrovias é a questão da economia, por ter um gasto menor para transportar a mesma quantidade em comparação com as rodovias. Além disso, as ferrovias não enfrentam trânsitos, assim proporcionando menos acidentes, e também, é um meio de locomoção que emite menos poluentes, possuindo uma capacidade de transporte muito maior.

Cada um desses setores apresenta vantagens e desvantagens, sendo difícil determinar qual é melhor. Mas, no momento atual, as rodovias se sobressaem em relação às ferrovias, porém, as ferrovias foram e ainda são de vital importância.

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

A pesquisa até o presente momento gera uma experiência sobre o assunto, sobre entender o que é melhor, e qual é mais lucrativo. Pela comparação, mostrar a importância, pois ambos, ferrovias e rodovias são fundamentais no transporte de carga e também de passageiros dentro do país, e assim, concluir qual agride menos o meio ambiente, desta maneira, preservando a saúde pública.

Rodovias além de ter uma estrutura complexa, tem como objetivo oferecer transporte terrestre para pessoas e cargas, porém, com desvantagens, como o preço para transportar sendo elevado, acidentes por ser em via terrestre, entre outros.

Ferrovia mesmo sendo um projeto de longo prazo, há vários benefícios, como o gasto menor para transporte, a capacidade de maior transporte, menos acidentes, além de ser sustentável, agredindo menos o meio ambiente.

A Ferroeste foi pensada que favorecesse aos produtores do Oeste e extremo Oeste paranaense, além do Mato Grosso do Sul, inclusive outros países, como o Paraguai e a região ao norte da Argentina.

Então, conciliando as informações e considerando que nas últimas décadas houveram grandes melhorias no setor da produção agrícola, sendo que toda exportação é transportada por rodovias, foi possível concluir que a Ferroeste foi um avanço necessário e melhor pelos benefícios que ela traz.

REFERÊNCIAS

Quais as condições do transporte ferroviário no Brasil? Disponível em: <<https://negociosemtransporte.grupott.com.br/quais-as-condicoes-do-transporte-ferroviario-no-brasil/>> Acesso em 15 de setembro de 2021.

GIL, A.C. **Como elaborar projetos de pesquisa**. 4 ed. São Paulo: Atlas S.A, 2002.

SALOMON, D. V. **Como fazer uma monografia**. São Paulo: Interlivros, 1978.

GODOY, Arilda S. **Pesquisa Qualitativa: Tipos Fundamentais**. *Revista de Administração de Empresas*. São Paulo, n. 3, maio/jun 1995.

PAGEL FLORIANO, Eduadro. **Avaliação de Impacto Ambiental de Rodovias**. Disponível em: <<https://d1wqtxts1xzle7.cloudfront.net/55904864/Avaliacao-de-impacto-ambiental-de-rodovias-with-cover-page-v2.pdf>> Acesso em 01 de setembro de 2021.

CARLOS PAREJO, Luiz. **Transporte ferroviário – Por que não deu certo no Brasil?**

Disponível em: <<https://educacao.uol.com.br/disciplinas/geografia/transporte-ferroviario-por-que-nao-deu-certo-no-brasil.htm?cmpid=copiaecola>> Acessado 28 de agosto de 2021.

Por que o Brasil não investe em Rodovias? E por que deveria investir. Disponível em:

<<https://abifer.org.br/por-que-o-brasil-nao-investe-em-ferrovias-e-por-que-deveria-investir/>>

Acessado 28 de agosto de 2021.