estudo de Gabriel Lino

EF-118

EF-118: RECUPERAÇÃO DO CORREDOR FERROVIÁRIO RIO DE JANEIRO–VITÓRIA

A recuperação do trecho ferroviário entre Barão de Mauá, no Rio de Janeiro, e Vitória, no Espírito Santo, merece ser tratada como um projeto de desenvolvimento regional, integração logística e mobilidade de passageiros, e não apenas como uma obra de recuperação da via permanente.

O Estado do Rio de Janeiro, detentor de posição estratégica na economia nacional e situado entre importantes centros produtores e consumidores, precisa recuperar sua competitividade logística e ampliar a atração de investimentos. A reativação de ferrovias e a integração entre polos produtivos, terminais de carga e portos podem contribuir para esse objetivo, reduzindo a dependência do transporte rodoviário.

Com a situação de numerosos trechos ferroviários fluminenses abandonados, inativos ou devolvidos pela Ferrovia Centro-Atlântica (FCA). Informações divulgadas pela Firjan apontaram cerca de 640 km de trechos no Estado incluídos no processo de devolução, além de 153 km devolvidos anteriormente, totalizando aproximadamente 793 km como referência preliminar. Esse número deve ser confirmado trecho a trecho pelos órgãos competentes, evitando sobreposições e distinguindo linhas devolvidas das efetivamente recuperáveis.

Também preocupa a destinação dos recursos relacionados às indenizações pela devolução desses ativos. Por isso, solicitamos que o Governo do Estado atue junto à União, ao Ministério dos Transportes e à ANTT para assegurar transparência na aplicação desses recursos e reivindicar que uma parcela proporcional e compatível com os prejuízos sofridos pelo Rio de Janeiro seja destinada à recuperação de trechos fluminenses e à implantação da EF-118. Não se pretende presumir uma destinação já definida, mas garantir que as necessidades do Estado sejam consideradas de forma explícita nas decisões.

A recuperação dessas linhas pode gerar oportunidades concretas de transporte de cargas. Destaca-se o café produzido no Sul de Minas, especialmente na região de Varginha, que poderia ser acondicionado em contêineres e encaminhado por ferrovia a terminais e portos do Estado do Rio de Janeiro. A viabilidade depende de estudos sobre demanda, condição da via, terminais, bitolas, custos e conexão operacional, mas o potencial justifica avaliação prioritária e articulação com produtores, cooperativas, operadores logísticos e portos.

É fundamental que os trechos recuperáveis sejam planejados de forma a se conectar à EF-118 e às demais ferrovias do Sudeste, com interoperabilidade e acesso à malha ferroviária nacional. A própria proposta da EF-118 prevê a integração com a Estrada de Ferro Vitória-Minas e, futuramente, com a malha da MRS, ampliando as conexões com Minas Gerais, São Paulo e Espírito Santo. O Corredor Ferroviário Minas–Rio, que inclui segmentos entre Minas Gerais, Barra Mansa e Angra dos Reis, também representa uma oportunidade para estruturar essa integração.

A proposta tem especial interesse, pois permite discutir a reativação de trechos subutilizados, a utilização de instalações ferroviárias existentes, a integração com os portos e a criação de serviços de passageiros voltados tanto às populações locais quanto ao turismo.

Será necessário elaborar um estudo de forma que possa ser estruturado um projeto em três frentes complementares:

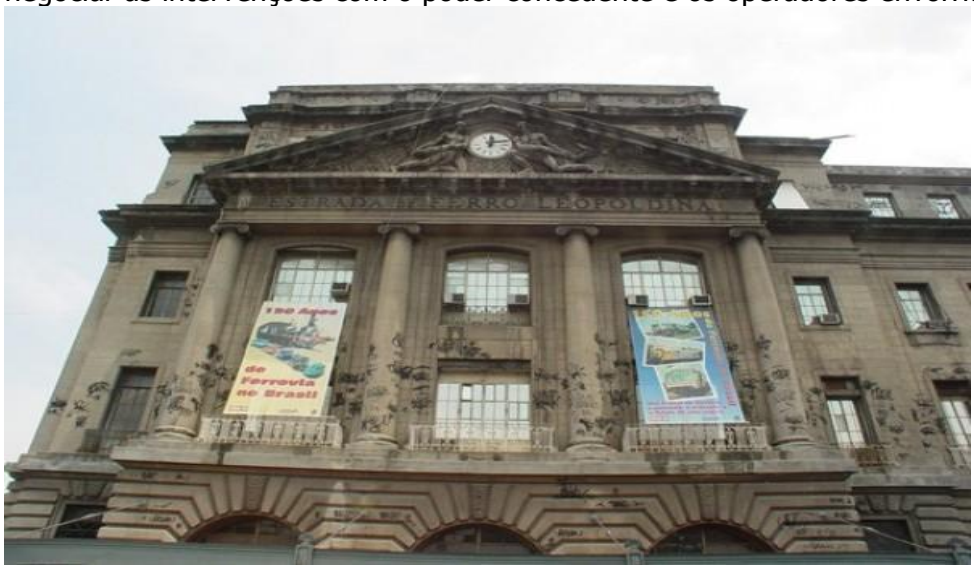
- Com relação a carga no Porto do Açu, às atividades industriais, ao petróleo e gás, à produção agrícola e aos centros logísticos da região;
- Para o transporte de passageiros encontramos bom movimento regionais entre municípios com deslocamentos frequentes por rodovias, além de serviços turísticos;
- E por último a integração regional com a conexão dos sistemas ferroviários, rodoviários e portuários, com avaliação da ligação até Vitória.

Há, porém, uma distinção importante na EF-118, que é um corredor ferroviário planejado para conectar o Espírito Santo ao Rio de Janeiro, mas sua implantação integral e a situação dos trechos ferroviários históricos não devem ser confundidas. Antes de propor investimentos, será necessário identificar, quilômetro a quilômetro, o que ainda existe, o que está operacional, o que foi devolvido e o que precisará ser reconstruído.

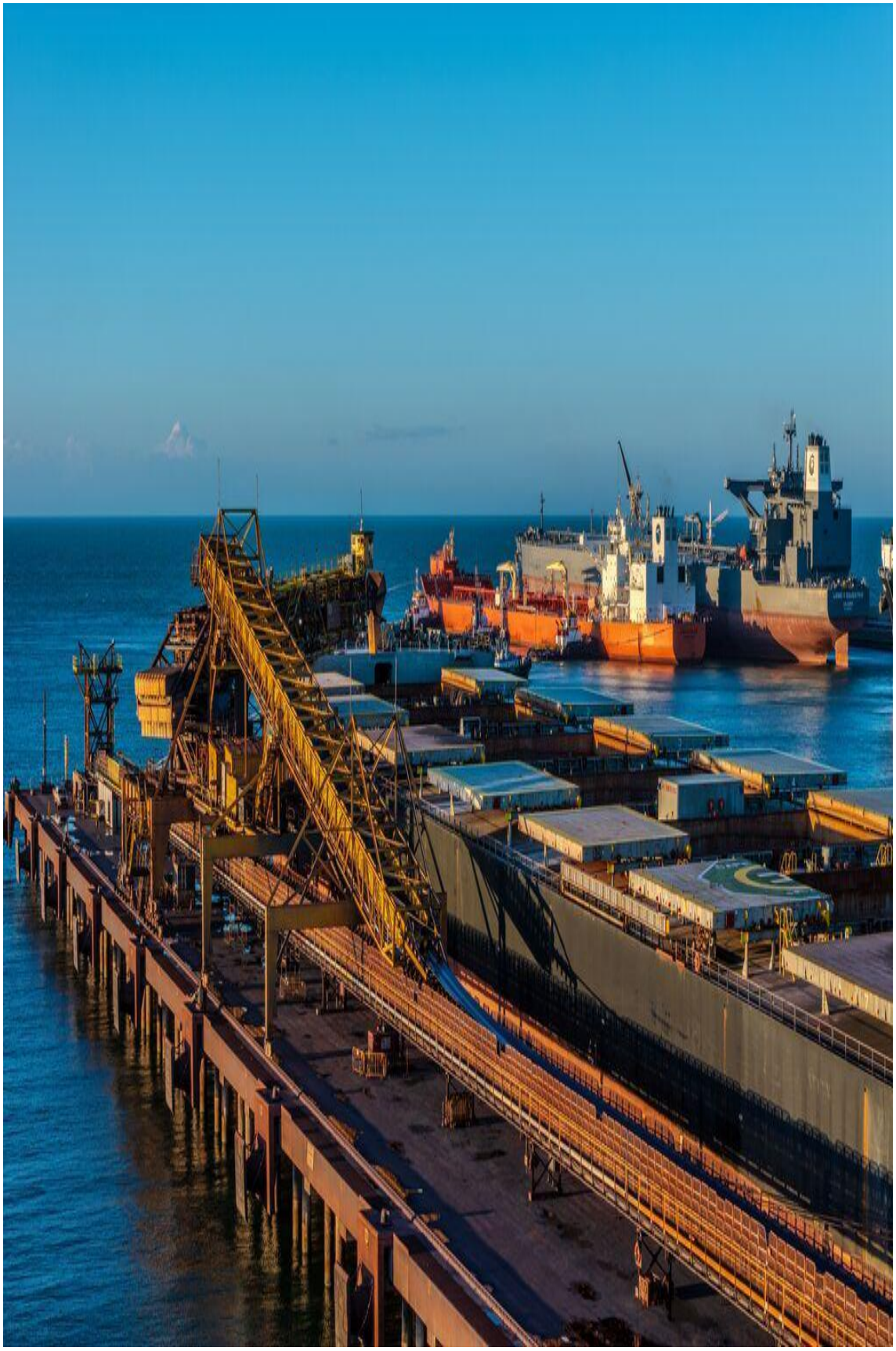
1. O que está previsto oficialmente para a EF-118?

A página oficial da ANTT apresenta o projeto EF-118 com aproximadamente 571–575 km, investimento de capital estimado em R$ 4,2 bilhões e potencial de demanda de cerca de 40 milhões de toneladas no longo prazo. O projeto atualizado prioriza o segmento entre Santa Leopoldina, no Espírito Santo, e São João da Barra, no Rio de Janeiro, com cerca de 246 km. È bom lembrar, que a expansão ao sul, até Nova Iguaçu, está classificada como investimento adicional contingente.

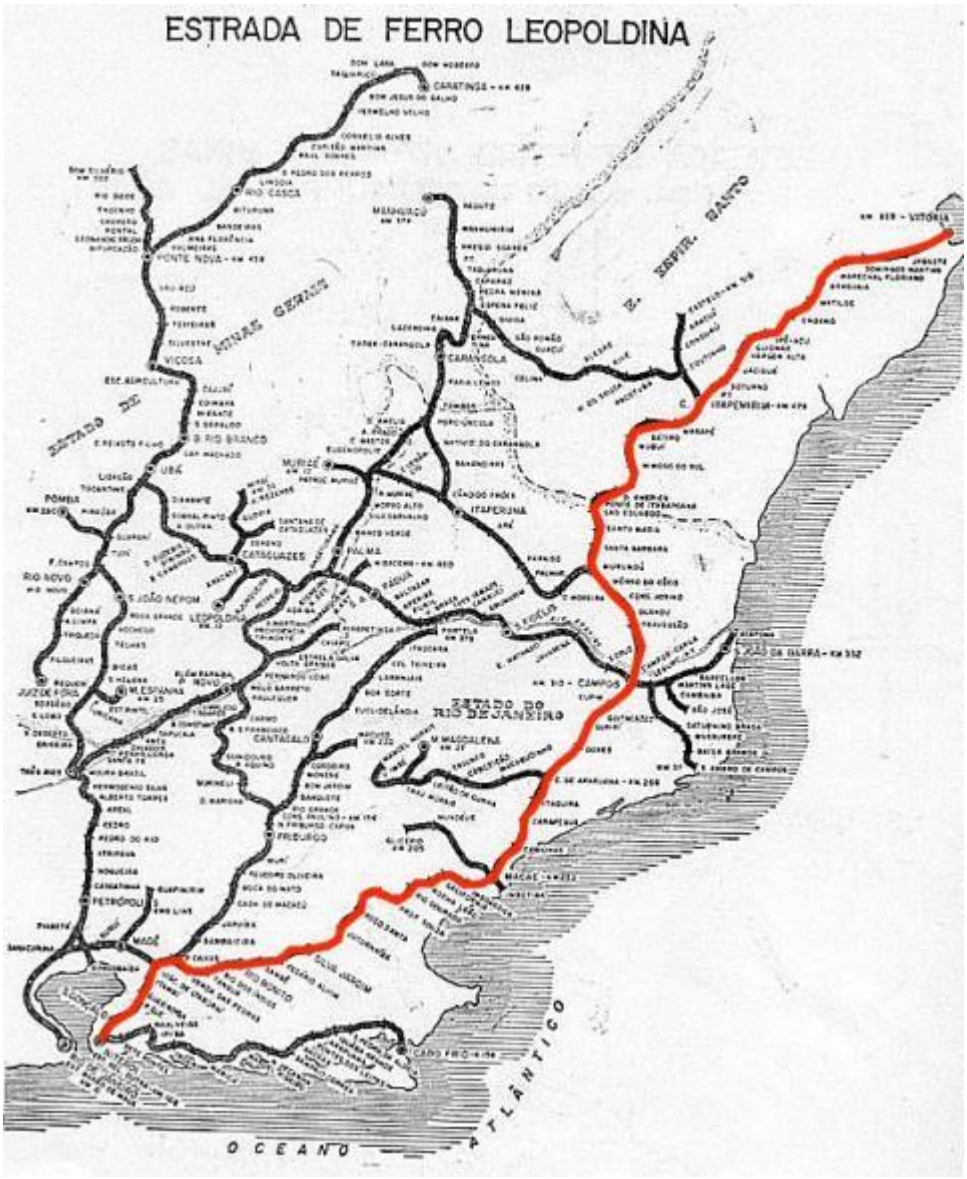
Isso é fundamental para a proposta, pois não se deve pressupor que a concessão futura da EF-118, por si só, recuperará toda a antiga ligação ferroviária até Barão de Mauá. É necessário verificar a situação contratual e patrimonial de cada trecho e negociar as intervenções com o poder concedente e os operadores envolvidos.



Fachada de Barão de Mauá



Porto de Açu em São João da Barra



Mapa da Extinta Leopoldina

2. Como viabilizar a recuperação

Eu proporia uma iniciativa institucional da AENFER, dirigida ao Ministério dos Transportes, à ANTT, à Infra S.A., ao DNIT e ao Governo do Estado do Rio de Janeiro.

Plano de ação ferroviária

1. Diagnóstico físico e jurídico: levantar os trechos existentes, a condição dos trilhos, pontes, bueiros, estações, faixa de domínio, sinalização e passivos ambientais. Identificar quais segmentos estão sob responsabilidade da FCA/VLI, quais foram devolvidos e quais dependem de nova concessão;
2. Estudo de demanda: quantificar cargas industriais, produtos agrícolas, materiais de construção, contêineres, cargas do setor de petróleo e gás e os fluxos de passageiros entre os municípios;

3. Implantação por etapas: começar pelos segmentos com melhor relação entre demanda, custo e possibilidade de conexão com a malha existente, sem esperar necessariamente a conclusão de todo o corredor;
4. Modelo de operação: avaliar concessão, subconcessão, autorização ou operação compartilhada, conforme a situação jurídica de cada trecho. A infraestrutura pode exigir investimentos públicos, privados ou combinados;
5. Integração com os municípios: reservar áreas para terminais intermodais, estações de passageiros, centros de distribuição e conexões com ônibus urbanos e rodoviários.

Uma ressalva: a recuperação do transporte de passageiros exige estudo específico de traçado, velocidade, segurança, frequência, material rodante e integração urbana. Uma linha que volte a transportar cargas não estará automaticamente apta a operar trens de passageiros.

3. Municípios prioritários: população, economia e potencial ferroviário

Para montar uma primeira carteira de projetos, eu incluiria os municípios do corredor ferroviário e, separadamente, as cidades turísticas e de conexão regional que o senhor citou.

O quadro abaixo é uma seleção preliminar de localidades para estudo, não a afirmação de que todas são atravessadas pela linha histórica. Os valores econômicos devem ser consolidados com uma mesma referência anual do IBGE antes de serem utilizados em um projeto formal para o BNDES.

Município	População aproximada / referência	Principais atividades e oportunidades
Rio de Janeiro	6,2 milhões (Censo 2022)	Centro de demanda, serviços, turismo, distribuição e integração logística
Maricá	197 mil (Censo 2022)	Petróleo, serviços, crescimento urbano e turismo
Rio Bonito	56 mil (Censo 2022, aprox.)	Distribuição regional, agropecuária e conexão rodoviária
Macaé	246 mil (Censo 2022, aprox.)	Petróleo e gás, equipamentos industriais, serviços offshore e cargas
Campos dos Goytacazes	483 mil (Censo 2022, aprox.)	Agroindústria, comércio, serviços, universidades e logística regional
São João da Barra	36 mil (Censo 2022, aprox.)	Porto do Açu, indústria, energia e movimentação de cargas
Cabo Frio	222 mil (Censo 2022, aprox.)	Turismo, hotelaria, comércio e mobilidade sazonal
São Pedro da Aldeia	105 mil (Censo 2022, aprox.)	Turismo, deslocamentos regionais e integração com Cabo Frio
Araruama	129 mil (Censo 2022, aprox.)	Turismo, comércio e serviços regionais
Rio das Ostras	156 mil (Censo 2022, aprox.)	Turismo, serviços e cadeia de petróleo e gás

Fonte de referência populacional: Censo Demográfico 2022 do IBGE. Os números arredondados servem para triagem inicial; os valores municipais oficiais e o PIB devem ser conferidos nas tabelas do IBGE antes da publicação.

Atenção ao traçado por atender aos municípios de Cabo Frio, São Pedro da Aldeia, Araruama, Maricá e Rio das Ostras podem integrar a área de influência econômica e turística, mas isso não significa que todas devam receber uma estação na linha principal. A localização das estações dependerá do traçado disponível, da distância entre centros urbanos e do custo de implantação de ramais.

4. PIB municipal: como medir a força econômica do corredor

Para a análise econômica, sugiro utilizar o PIB total de 2023, último ano da série municipal indicada nas páginas consultadas do IBGE, acompanhado do PIB per capita e da população do Censo 2022. É importante manter os anos de referência separados e identificados, conforme quadro abaixo:

Estado do Rio de Janeiro (RJ)

- **Maricá:** R$ 70,07 bilhões (puxado significativamente pelos royalties e participações da indústria de petróleo);
- **Campos dos Goytacazes:** R$ 42,95 bilhões;
- **Macaé:** R$ 22,39 bilhões;
- **Cabo Frio:** R$ 17,02 bilhões;
- **Rio das Ostras:** R$ 15,60 bilhões;
- **São João da Barra:** R$ 14,81 bilhões (destaque em PIB per capita devido ao Porto do Açu e às rendas de petróleo);
- **Araruama:** R$ 3,85 bilhões.

Estado do Espírito Santo (ES)

- **Vitória:** R$ 28,26 bilhões (segundo maior PIB municipal do ES);
- **Cachoeiro de Itapemirim:** R$ 7,59 bilhões;
- **Guarapari:** R$ 3,39 bilhões.

Nota Metodológica: O IBGE divulga o PIB dos municípios em parceria com os órgãos estaduais de estatística (como CEPERJ no RJ e IJSN no ES) com uma defasagem de dois anos, sendo 2023 a referência consolidada mais recente.

Esses números são especialmente relevantes para o estudo do corredor, mas exigem interpretação do PIB per capita é a produção econômica dividida pela população, não a renda média dos moradores. Em municípios produtores de petróleo, royalties e atividades industriais de grande valor podem elevar significativamente o indicador. Para concluir a tabela de PIB total de todos os municípios, recomendo extrair a planilha oficial da série municipal de 2022, disponível no IBGE para não estimar os valores que não consegui verificar individualmente.

5. Movimento de passageiros nos terminais rodoviários

Esse levantamento é decisivo para estimar a demanda ferroviária. Há, entretanto, uma diferença entre:

- passageiros embarcados e desembarcados em uma rodoviária;
- passageiros transportados nas linhas intermunicipais e interestaduais;
- pessoas que se deslocam diariamente para trabalhar ou estudar;
- turistas que chegam à região.

Essas categorias não podem ser somadas sem eliminar duplicidades.

Dados já localizados

Rodoviária Novo Rio teve **5.516.395** passageiros que chegaram em 2023, e tal registro de chegadas foi superior ao de 2022, quando foram contabilizados 4.947.790 passageiros. O número refere-se às chegadas, não ao total de embarques e desembarques.



Rodoviária Novo Rio

Rodoviária de Macaé tem um movimento anual que precisamos apurar como prioridade, pois tem uma alta circulação de passageiros, em razão da cadeia de petróleo e gás, dos deslocamentos de trabalhadores e da ligação com Rio das Ostras e Campos.



Rodoviária de Macaé

Rodoviária de Campos dos Goytacazes também um movimento anual bem alta e não conseguimos os dados preciso na ANTT. Devemos estudar com muita precisão do polo regional, com deslocamentos de passageiros, serviços, ensino superior, comércio e conexões com municípios vizinhos.



Rodoviária de Campos dos Goytacazes

Rodoviária de Cabo Frio deverá ser analisada em conjunto com São Pedro da Aldeia, Arraial do Cabo, Araruama e Búzios, incluindo a variação da procura nas férias e nos feriados. A ANTT disponibiliza dados operacionais do transporte rodoviário regular, incluindo bases históricas que permitem analisar viagens e passageiros.



Não localizei números anuais comparáveis e verificáveis para os terminais de Macaé, Campos e Cabo Frio. Portanto, não seria correto inventá-los. Será necessário solicitar os dados aos administradores dos terminais e às empresas de ônibus, complementando-os com as bases da ANTT e do Governo do Estado.

6. Quais ligações de passageiros merecem ser estudadas?

Temos que estudar quatro possibilidades, sem presumir que todas sejam viáveis como uma única linha:

- Rio de Janeiro–Campos: demanda regional, serviços e viagens de maior distância;
- Campos–Macaé: deslocamentos ligados ao trabalho, à indústria e ao setor de petróleo e gás;
- Campos–Porto do Açu de prioridade para o transporte de cargas e integração portuária;
- Serviços turísticos na Região dos Lagos com possíveis conexões ferroviárias ou intermodais com Cabo Frio, São Pedro da Aldeia, Araruama e outros destinos, conforme a viabilidade de novos trechos e a compatibilidade com o traçado existente.

Há fundamento para investigar deslocamentos regionais em estudo sobre mobilidade pendular no leste fluminense identificou Macaé como destino de parcela expressiva dos deslocamentos intermunicipais por motivo de trabalho, além de fluxos importantes entre São Pedro da Aldeia e Cabo Frio. O levantamento, porém, utiliza dados históricos e não substitui uma pesquisa atual de origem e destino.

7. Proposta

Precisamos transformar esse levantamento em um documento técnico com o título de **Projeto de Recuperação e Reativação do Corredor Ferroviário Litorâneo Rio de Janeiro–Vitória,** para avaliação do Ministério dos Transportes, ANTT, Infra S.A., Governo do Estado do Rio de Janeiro e BNDES. Produtos do estudo:

1. Mapa da malha existente, dos trechos abandonados e do traçado previsto da EF-118;
2. Quadro municipal com população, PIB total, PIB per capita e principais atividades econômicas;
3. Matriz de origem e destino dos passageiros rodoviários, aéreos e pendulares;
4. Matriz de cargas por município, indústria, porto e terminal;
5. Estimativa de investimentos em via permanente, obras de arte, sinalização, estações e material rodante;
6. Comparação de modelos de concessão e operação;
7. Cronograma de implantação por etapas e avaliação econômico-financeira.

Para avaliação é que a iniciativa deve começar pelo diagnóstico físico-jurídico e pelo levantamento de cargas e passageiros. A existência de grandes centros econômicos e turísticos demonstra que vale estudar a reativação, mas a decisão de investimento

dependerá da demanda captável, dos custos de recuperação e da possibilidade de conexão com a rede ferroviária atual.

O próximo passo mais útil seria consolidar uma planilha única de municípios, PIB total, população, cargas, movimento rodoviário e potencial ferroviário, separando os municípios efetivamente atravessados pela ferrovia daqueles que integram apenas sua área de influência. Isso daria uma base objetiva para apresentar a proposta ao BNDES e aos órgãos responsáveis.

Para avaliar a viabilidade econômica da recuperação da EF-118, precisamos conhecer o fluxo de caminhões na BR-101 entre o Rio de Janeiro e Vitória, pois esse transporte rodoviário representa uma parte do mercado potencial que a ferrovia poderá disputar. Encontrei dados de tráfego que permitem estabelecer uma primeira ordem de grandeza, mas é importante distinguir o número de caminhões que passa por cada ponto da rodovia do número de caminhões que efetivamente percorre todo o trajeto Rio–Vitória.

O que os dados disponíveis mostram?

Trecho ou ponto de referência	Volume de tráfego identificado	Interpretação
Região de Niterói, BR-101/RJ	Cerca de 74 mil veículos/dia; aproximadamente 20% comerciais	Ordem de grandeza de 14.800 veículos comerciais/dia, não necessariamente todos caminhões
Região de Macaé	Cerca de 15 mil veículos/dia	Fluxo total, incluindo automóveis, ônibus e veículos de carga
Próximo à divisa RJ–ES	Cerca de 6 mil veículos/dia	Fluxo total, não apenas caminhões
Guarapari, BR-101/ES	Média de aproximadamente 4.979 caminhões/dia em 2024	Contagem divulgada em estudo de tráfego baseado em dados da ANTT, de janeiro a julho

Os números de Niterói, Macaé e da divisa estadual são referências de estudo de tráfego, não uma contagem atualizada para 2026. Já a contagem de Guarapari é uma referência específica para o trecho capixaba e não deve ser extrapolada para toda a rodovia.

Contagem de caminhões nas praças de pedágio do Espírito Santo

Os relatórios de tráfego da concessionária Ecovias Capixaba oferecem um indicador adicional. Em 2023, os registros mensais de caminhões nas praças de Itapemirim e Mimoso do Sul mostram movimentação expressiva.

Ponto de contagem	Média mensal aproximada	Média diária aproximada
Itapemirim	140 mil caminhões	4.600
Mimoso do Sul	120 mil caminhões	3.900

Estimativas arredondadas a partir dos registros mensais publicados. São passagens por praça, não caminhões únicos que percorreram todo o trajeto Rio–Vitória.

3. Como obter o número real de caminhões entre Rio e Vitória?

Para o estudo da AENFER, considero necessário solicitar à ANTT, à Autopista Fluminense e à Ecovias Capixaba os seguintes dados:

- Contagem mensal de caminhões por praça de pedágio, discriminada por número de eixos e sentido.
- Matriz de origem e destino dos veículos de carga, especialmente os que entram no corredor no Rio de Janeiro e saem no Espírito Santo, ou vice-versa.
- Tipos de mercadoria transportada, quando disponíveis: contêineres, produtos siderúrgicos, petróleo e derivados, cargas industriais, agrícolas e materiais de construção.
- Volume de tráfego de caminhões com origem ou destino nos portos do Açu, de Macaé e de Vitória.

A ANTT identifica as praças de pedágio da BR-101 nos dois estados, o que permite organizar o levantamento por segmento rodoviário.

CONCLUSÃO:

Já há evidência de tráfego rodoviário de carga relevante para justificar um estudo de mercado ferroviário, mas os dados encontrados ainda não permitem afirmar quantos caminhões fazem efetivamente a viagem completa Rio–Vitória.

Essa informação exige uma matriz origem-destino, e é ela que permitirá estimar quantas toneladas poderiam migrar da rodovia para a EF-118. Sugerimos que o estudo considere também os fluxos intermediários entre Rio Bonito, Macaé, Campos dos Goytacazes e o Porto do Açu. Para a ferrovia, essas cargas regionais podem ser tão importantes quanto o tráfego de longa distância entre as duas capitais.

Na pesquisa encontramos uma informação municipal recente para Campos, mas não encontrou estatísticas equivalentes, atualizadas e verificáveis para os três terminais principais. Para o estudo da EF-118, é importante separar os dados comprovados das estimativas.

Movimento diário de passageiros

Terminal rodoviário	Movimento diário encontrado
Campos — Rodoviária Roberto Silveira	
Macaé — Rodoviária	
Cabo Frio — Rodoviária	
Campos — Rodoviária de Farol de São Tomé	750 a 1.200 pessoas/dia, em período de referência divulgado pela Prefeitura em janeiro de 2026

A Prefeitura de Campos divulgou que o terminal de Farol de São Tomé recebe diariamente entre 750 e 1.200 pessoas, com aumento expressivo durante os fins de semana de verão. Esse dado refere-se ao terminal da praia, e não à Rodoviária Roberto Silveira, principal terminal rodoviário da cidade.

Como obter os números para o projeto

Sugiro solicitar às administrações dos três terminais os seguintes indicadores:

- Passageiros embarcados e desembarcados por dia e por mês;
- Quantidade de ônibus por dia, discriminada por destino;
- Principais origens e destinos das viagens;
- Diferença entre dias úteis, fins de semana, feriados e temporada turística.

A **ANTT — Dados Operacionais do Transporte Rodoviário Regular** também disponibiliza bases que podem auxiliar no levantamento das viagens regulares interestaduais.

Sendo assim, recomendaria que para fundamentar a proposta, devemos levantar separadamente o movimento das rodoviárias e os deslocamentos diários entre municípios. Esses últimos são importantes para estimar o potencial de passageiros de um futuro serviço ferroviário, mesmo quando a viagem não começa ou termina em um terminal rodoviário.





estudo de Gabriel Lino





estudo de Gabriel Lino

Fontes:
ANTT;
IBGE;
Ministério dos Transportes;
CEPERJ;
IJSN;
DNIT;
Repositório IFMG;
Tráfego;
Prefeitura de Campos;
Firjan.