Data : 13/11/2026 pesquisa de Gabriel Lino

FERROVIAS NO ESTADO DE GOIÁS

Introdução

As informações mais recentes, inclusive das publicações da ANTT, do Ministério dos Transportes e do Governo de Goiás. Há, de fato, uma movimentação importante de expansão ferroviária no Estado de Goiás. E surgiu uma novidade bastante recente: um projeto privado de trem de passageiros entre Brasília e Goiânia. Entretanto, precisamos separar os projetos que estão efetivamente em andamento daqueles que ainda são propostas. Vou organizar o levantamento em três partes.

1. O trem de passageiros Brasília–Goiânia: Expresso Pequi

Esta é a notícia mais recente e provavelmente a que foi anunciada em 10 de novembro de 2026, a ANTT publicou a Decisão SUFER nº 139/2026, dando publicidade ao requerimento apresentado pela empresa **Ferrovia Brasil Central S.A.,** com o projeto que recebeu o nome de **Expresso Pequi**.

Características apresentadas pela empresa

Característica	Projeto
Origem	Brasília (Samambaia)
Destino	Goiânia
Extensão	154,8 km
Bitola	Ainda não confirmada publicamente
Via permanente	Dupla
Tração	Elétrica
Velocidade máxima	250 km/h
Tempo de viagem	Aproximadamente 60 a 70 minutos
Capacidade	400 a 600 passageiros por composição
Estações	6
Prazo solicitado	99 anos
Início previsto	2036

As seis estações previstas são:

1. Brasília – Samambaia, com integração ao metrô;
2. Santo Antônio do Descoberto;
3. Alexânia;
4. Abadiânia;
5. Anápolis;
6. Goiânia.

O projeto também prevê três pátios para transporte de cargas: Brasília, Anápolis e Goiânia. Um detalhe interessante é a integração prevista com a Ferrovia Norte-Sul, em Anápolis.

Situação jurídica:

A empresa apresentou o requerimento à ANTT, mas isso não significa que recebeu autorização para construir a ferrovia. O processo ainda precisa passar pela análise técnica, regulatória e ambiental, cuja previsão de início das operações em 2036 é um cronograma apresentado pela empresa, não uma data garantida pelo governo.

2. As três grandes ligações ferroviárias de cargas em Goiás

Aqui está outra parte importante da história. No Estado de Goiás possui uma posição geográfica estratégica para a integração ferroviária brasileira, onde existem 3 (três) grandes eixos que merecem atenção:

A) Ferrovia Norte-Sul (FNS)

É o principal eixo ferroviário que atravessa Goiás.

- Passa por Anápolis e outras regiões do Estado;
- Conecta Goiás ao Tocantins e ao Maranhão, ao norte, e a São Paulo, ao Sul;
- Tem papel fundamental no escoamento da produção agrícola e industrial;
- É operada pela Rumo na Malha Central.

É uma ferrovia existente e em operação.

B) Ferrovia de Integração Centro-Oeste (FICO)

Este projeto é particularmente importante, pois é o primeiro trecho liga: **Mara Rosa (GO) – Água Boa (MT).**

Características:

- Extensão aproximada: 383 km;
- Bitola: 1,60 m;
- Transporte prioritário: soja, milho, fertilizantes e outros produtos agrícolas;
- Construção realizada pela Vale, por meio de investimento cruzado relacionado à renovação antecipada da concessão da Estrada de Ferro Vitória a Minas.

A FICO deverá se conectar à Ferrovia Norte-Sul em Mara Rosa, com as obras avançaram e a ANTT informou, em maio de 2026, que o empreendimento continua entre as prioridades ferroviárias federais.

C) Ferrovia Centro-Atlântica (FCA)

A FCA também atende Goiás, conectando regiões produtoras a Minas Gerais, Espírito Santo, Rio de Janeiro e Bahia. É importante observar que sua malha não representa uma ferrovia inteiramente nova. Trata-se de uma infraestrutura existente, cuja renovação e reorganização estão sendo discutidas no âmbito federal.

A FCA tem importância para:

- Produtos agrícolas;
- Produtos industriais;

- Fertilizantes;
- Mineração;
- Integração com portos e outros corredores logísticos.

A situação da concessão e dos investimentos precisa ser acompanhada.

3. Existe outro projeto de trem de passageiros: Luziânia–Brasília

Há ainda uma iniciativa diferente do Expresso Pequi., ou seja, trata-se da utilização de uma linha ferroviária existente entre Luziânia (GO) e Brasília, que em dezembro de 2011, os governos: federal, de Goiás e do Distrito Federal assinaram um acordo de cooperação para estudar a implantação de transporte ferroviário de passageiros. O projeto previa aproximadamente 75 km de extensão, aproveitando a infraestrutura ferroviária existente, então concedida à FCA.

O trajeto atenderia:

- Luziânia;
- Cidade Ocidental;
- Jardim Ingá;
- Valparaíso;
- Região do Distrito Federal;
- Brasília.

Entretanto, apesar dos estudos e anúncios, o projeto não se transformou em serviço regular de passageiros. Em junho de 2026, o Ministério dos Transportes voltou a mencionar o projeto de concessão do transporte de passageiros Luziânia–Brasília, com previsão de encaminhamento ao TCU no segundo semestre daquele ano.

4. Quadro comparativo: situação dos projetos

Ferrovia/projeto	Finalidade	Situação
Norte-Sul	Cargas	Em operação
FICO – Mara Rosa/Água Boa	Cargas	Em construção
FCA	Cargas	Em operação, com discussão sobre concessão
Expresso Pequi – Brasília/Goiânia	Passageiros e cargas	Requerimento apresentado à ANTT
Luziânia–Brasília	Passageiros	Projeto em estruturação

5. Avaliação técnica

Considero que Goiás está se tornando uma região estratégica para a expansão ferroviária brasileira, onde existem 3 (três) aspectos que merecem atenção.

Primeiro: integração logística.

A ligação FICO–Norte-Sul poderá criar um corredor de grande importância para o agronegócio, permitindo maior integração entre o Centro-Oeste e os portos brasileiros.

Data : 13/11/2026 pesquisa de Gabriel Lino

Segundo: transporte de passageiros.

O Expresso Pequi é uma proposta interessante, principalmente pela integração entre Brasília, Anápolis e Goiânia.
Mas há questões técnicas que ainda precisam ser esclarecidas:

- Qual será a bitola?
- Qual será a configuração da via permanente?
- Qual será o sistema de sinalização?
- Como será feita a segregação entre passageiros e cargas?
- Qual será a demanda efetiva de passageiros?
- Qual o investimento total e a origem dos recursos?

Uma ferrovia com velocidade de 250 km/h exige especificações de engenharia bastante diferentes das ferrovias convencionais de carga.

Terceiro: integração entre os corredores.

É importante que o planejamento ferroviário de Goiás não seja feito de maneira isolada. A integração entre Norte-Sul, FICO, FCA e novos projetos precisa considerar terminais, bitolas, capacidade operacional e acesso aos mercados consumidores e portos.

Fontes:
Decisão SUFER nº 139/2026 – ANTT;
Reportagem do G1 sobre o Expresso Pequi;
ANTT – Projeto da FICO avança e consolida corredor estratégico;
Ministério dos Transportes – Acordo para implantação do trem Luziânia–Brasília;
INFRA SA;
Governo de Goiás.