Data: 16/11/2026 pesquisa de Gabriel Lino

IMPLANTAÇÃO DO SHINKANSEN NO BRASIL

Apresentação

Estava na internet, especificamente no youtube, quando encontrei uma reportagem sobre o interesse de uma empresa japonesa, que opera os trens de alta velocidade. Então, eu fiz um levantamento cruzando notícias do setor ferroviário, informações sobre a concessão do Trem Intercidades (TIC) e declarações relacionadas ao projeto do Trem de Alta Velocidade (TAV) Rio–São Paulo.

A conclusão inicial é que existe fundamento para a notícia sobre o interesse japonês em projetos ferroviários brasileiros, mas não encontrei confirmação de que uma operadora japonesa tenha anunciado participação na licitação Campinas–São Paulo, com a finalidade específica de adquirir experiência para o TAV Rio–São Paulo. Acredito que há, aparentemente, uma mistura de informações sobre dois projetos diferentes.

1. Qual é a empresa japonesa?

A principal referência japonesa no setor de trens de alta velocidade é a Central Japan Railway Company (JR Central), que é a empresa responsável pela operação do famoso **Shinkansen** da linha Tokaido, que liga Tóquio, Nagoya e Osaka. É importante distinguir algumas empresas japonesas:

- **JR Central:** operadora ferroviária responsável pelo Tokaido Shinkansen;
- **JR East:** opera outras linhas de alta velocidade no Japão;
- **Mitsui:** grupo empresarial e comercial que já participou de articulações para projetos ferroviários internacionais;
- **Hitachi:** fabricante de equipamentos e material rodante;
- **Mitsubishi Heavy Industries:** fabricante de equipamentos e participante de projetos de infraestrutura.

"Portanto, quando se fala em tecnologia japonesa para o trem-bala, não se está necessariamente falando de uma única empresa".

2. O que aconteceu na licitação Campinas–São Paulo?

Aqui temos um fato importante, sobre a **licitação** do Trem Intercidades (TIC) Eixo Norte ocorreu em **29 de fevereiro de 2024**, cujo o vencedor foi um consórcio formado por:

- Grupo Comporte, brasileiro, ligado à família Constantino;
- CRRC, empresa estatal chinesa, uma das maiores fabricantes mundiais de equipamentos ferroviários.

O consórcio venceu como único participante do leilão.

As características principais do projeto são:

Característica	Informação
Trecho	São Paulo–Campinas
Extensão do TIC	101 km
Velocidade máxima	140 km/h
Tempo de viagem	64 minutos
Prazo da concessão	30 anos
Investimento estimado	R$ 13,48 bilhões
Previsão de operação	2031

O projeto também inclui o Trem Intermetropolitano (Jundiaí–Campinas) e a operação da Linha 7-Rubi.

A confirmação está disponível na própria ARTESP.

Consequentemente, não existe mais uma licitação aberta para uma empresa japonesa disputar o trecho Campinas–São Paulo. A concessão já foi assinada.

3. E o interesse japonês no TAV Rio–São Paulo?

Aqui encontramos uma informação particularmente interessante, que em 29 de junho de 2026, a **CNN Brasil** publicou uma reportagem intitulada **Novo investidor no trem-bala Rio-SP** deve ser europeu, mas na matéria da entrevista com Bernardo Figueiredo, presidente da TAV Brasil, onde ele informou que:

- A TAV Brasil estava negociando a entrada de investidores estrangeiros;
- Grupos chineses e japoneses haviam sido avaliados;
- Os japoneses demonstraram interesse apenas em um modelo que previsse participação direta do poder público;
- Os sul-coreanos não chegaram a procurar a empresa para discutir o projeto;
- A tendência naquele momento era buscar investidores europeus.

Essa informação é muito relevante porque indica que houve conversas com grupos japoneses, mas não significa que tenham assumido compromisso de investimento.

4. Uma possível confusão com projetos anteriores

Existe também um antecedente histórico, que em 2012, quando o governo brasileiro estudava a implantação do TAV Campinas–São Paulo–Rio de Janeiro, a japonesa Mitsui manifestou interesse em participar de um consórcio com outras empresas japonesas, entre elas Toshiba, Hitachi e Mitsubishi Heavy Industries, onde havia intenção de fornecer tecnologia e participar da

implantação do sistema. Isso demonstra que o interesse japonês no mercado brasileiro não é recente.

5. O que é verdadeiro e o que ainda não está comprovado?

Informação	Situação
Existe interesse japonês em projetos ferroviários brasileiros	Confirmado
Grupos japoneses foram avaliados para o TAV Rio–São Paulo	Confirmado
Os japoneses manifestaram interesse no TAV	Confirmado, com ressalvas sobre o modelo de participação
Uma empresa japonesa anunciou participação na licitação Campinas–São Paulo	Não encontrei confirmação
Uma empresa japonesa pretende disputar o TIC para adquirir experiência para o TAV	Não encontrei comprovação
O TIC Campinas–São Paulo ainda está disponível para licitação	Não. Já foi concedido à Comporte/CRRC

6. Um aspecto que considero importante para o setor ferroviário brasileiro.

Há uma questão estratégica que merece atenção, que no Brasil precisa aproveitar os projetos de trens intercidades para desenvolver conhecimento nacional em:

1. Operação de trens de passageiros em velocidades elevadas;
2. Sistemas de sinalização e controle de tráfego;
3. Manutenção preditiva da via permanente;
4. Sistemas de segurança ferroviária;
5. Capacitação de engenheiros e técnicos;
6. Fabricação nacional de componentes e material rodante.

A experiência japonesa seria extremamente valiosa, especialmente pela confiabilidade operacional do Shinkansen, mas, entretanto, é necessário distinguir o TIC Campinas–São Paulo, com velocidade máxima de 140 km/h, do TAV Rio–São Paulo, projetado para velocidades muito superiores, ou seja, são empreendimento com exigências técnicas, operacionais e econômicas bastante diferentes.

Fonte:
ARTESP – TIC Trens;
CNN Brasil – Novo investidor no trem-bala Rio-SP deve ser europeu;
Secretária de Transportes de SP;
TAV;
ANTT.