

A IMPLANTAÇÃO DE UM TREM DE ALTA VELOCIDADE (TAV) DE PASSAGEIROS NO EIXO SÃO PAULO – RIO DE JANEIRO PARA ATRAIR PASSAGEIROS DO TERMINAL RODOVIÁRIO DO TIETÊ

Bruno Akabane
Cláudio Frare
Juliana Bedin
Leandro Galle
Paulo Eleutério

Professor orientador: Ney Corsino

RESUMO

O presente trabalho demonstra a possibilidade de demanda caso fosse implantado um Trem de Alta Velocidade (TAV) de passageiros no eixo São Paulo – Rio de Janeiro, sendo que o transporte nesse eixo é feito pelos modais aéreos e rodoviários. A expansão das linhas férreas no eixo São Paulo – Rio de Janeiro está presente no Orçamento Plurianual do Brasil, que se encontra em votação no Congresso. Entrevistas foram feitas no Terminal Rodoviário do Tietê para saber se haveria interesse nisso, e 95% dos entrevistados se disseram dispostos a utilizar esse novo meio de transporte. Outro dado importante apontado é quanto à qualidade do serviço prestado no modal rodoviário, em que os maiores inconvenientes seriam a falta de conforto e a longa duração da viagem, problemas que seriam resolvidos com a implementação do TAV.

Palavras-chave: Transporte de passageiros; Trem de Alta Velocidade; Eixo São Paulo – Rio de Janeiro

ABSTRACT

This paper demonstrates the possible passenger demand in case of implementing a High-Speed Railway in the axis São Paulo – Rio de Janeiro. The transportation in this axis is made by airway and railway. The railway expansion in the axis Rio de Janeiro – São Paulo is present on Brazil Pluri Annual Budget, which is in the Congress to be voted. Interviews were made on Terminal Rodoviário do Tietê (Bus Terminal) to check if there was any interest in using this new means of transportation. 95% of the interviewers declared to be interested in using the railway. Another important information obtained from the interviews refers to the quality of bus company services; the major inconveniences pointed out were the lack of comfort and the long lasting trip, problems that would be solved with the High-Speed Railway implementation.

Keywords: Transport of passengers, High-Speed Railway, Axes São Paulo – Rio de Janeiro

INTRODUÇÃO

O transporte de passageiros no o eixo São Paulo – Rio de Janeiro demonstra-se cada dia mais importante e mais intenso. Sendo as duas cidades as maiores do país em termos populacionais e econômicos, o fluxo de pessoas nesse eixo é muito grande. O transporte se dá por automóvel, ônibus e avião. Falta a opção do transporte ferroviário, pouco utilizado no Brasil, mas amplamente difundido na Europa, ligando muitas cidades inclusive de diferentes de países, como Londres, na Inglaterra, e Paris, na França. O transporte ferroviário aliviaria o movimento nos aeroportos, nas rodovias e também contribuiria para a diminuição do trânsito nessas cidades. Uma vez que não emite poluentes no ar, contaria com uma vantagem ecológica perante os demais modais. Poderia também se tornar um atrativo turístico adicional para os visitantes.

Este trabalho consiste em estudar o interesse dos usuários do Terminal Rodoviário do Tiete na implementação de um novo modal de transporte de passageiros de alta velocidade no trajeto Rio de Janeiro – São Paulo. Para obter dados e informações a respeito do interesse desses usuários, foi realizada uma pesquisa com passageiros de ônibus que atualmente viajam no trajeto São Paulo – Rio de Janeiro. Analisando as respostas dos entrevistados, este estudo parece indicar a existência de interesse por esse modal.

O tema foi escolhido porque o transporte ferroviário interestadual de passageiros, no Brasil, há muitos anos vem sendo “esquecido” pelo governo e pelos empresários, possivelmente porque não ser economicamente viável. Após as privatizações da malha férrea, ocorrida em 1996, parece haver uma retomada dos investimentos na construção de novas ferrovias e na modernização das atuais, porém mais focado no transporte de cargas. Em 2001, o Grupo de Estudos de Integração de Política de Transporte (Gepoit) completou um estudo de três anos concluindo que somente um transporte ferroviário competitivo entre o eixo São Paulo – Rio de Janeiro seria capaz de absorver o crescente fluxo de passageiros, uma vez que o transporte ferroviário aliviaria o movimento dos aeroportos e também contribuiria para a diminuição do trânsito entre as cidades envolvidas no estudo. Esse modal seria o trem de alta velocidade (TAV), com vantagens ecológicas, por ser movido a energia elétrica, e turísticas. Poderia também fomentar o desenvolvimento econômico de seu entorno: de Campinas a São Paulo, à região do Vale do Paraíba e ao Rio de Janeiro, criando novas oportunidades de trabalho e uma nova cadeia de produtos e de serviços a serem prestados em conjunto com o transporte rodoviário, aéreo e fluvial. Segundo Ministério dos Transportes (2002), no Brasil, atualmente, 88% das viagens em distâncias superiores a 100 km são efetuadas por automóvel e ônibus. O assunto é atual, tendo em vista que os investimentos em infra-estrutura conforme o orçamento plurianual em trânsito no Congresso Nacional contemplam a ferrovia São Paulo – Rio de Janeiro,

REFERENCIAL TEÓRICO

O transporte rodoviário e ferroviário

Segundo dados da Associação Brasileira de Empresas de Transportes Intermunicipais, Interestaduais e Internacionais de Passageiros (Abrati), cerca de 95% do fluxo de passageiros nas ligações intermunicipais e interestaduais se faz por ônibus. Uma frota de aproximadamente 200 mil ônibus supre a precariedade do transporte ferroviário no Brasil e o elevado custo do transporte aéreo. Os sistemas interestadual e internacional de transporte de passageiros contam com mais de mil pontos de paradas e de apoio e mais de 600 terminais rodoviários. O transporte de passageiros no Brasil está sob o comando público, realizado por meio de concorrências para a exploração de cada linha e sob o comando de empresas estatais, responsáveis pelo transporte urbano, em acelerado processo de privatização por parte dos governos estaduais. Há envolvimento das três esferas de governo:

- ? as prefeituras municipais cuidam do transporte urbano em suas cidades, sendo subordinadas aos governos estaduais através dos DERs – Departamentos Estaduais de Estradas de Rodagem – ou a algum órgão a eles vinculados;
- ? os governos estaduais têm o controle das linhas intermunicipais dentro de cada Estado e também devem obediência aos DERs;
- ? o governo federal é o responsável pelo transporte interestadual e internacional de passageiros em todo o território. O órgão que fiscaliza o segmento é o Departamento de Transportes Rodoviário (DTR), da Secretaria de Produção do Ministério dos Transportes.

Segundo o Departamento de Aviação Civil (DAC), o Brasil possui a segunda maior malha rodoviária do planeta. São mais de 1,8 milhão de quilômetros, sendo aproximadamente 10% asfaltados. Mais de 1,2 bilhão de pessoas viaja pelas estradas brasileiras todos os anos, em relação aos aproximadamente 50 milhões de embarques e desembarques de passageiros nos aeroportos; pouco mais de 200 cidades são servidas por transporte aéreo e mais de 5 mil por rodoviário.

Atualmente, a malha ferroviária brasileira para transporte de passageiros, se comparada à dos países desenvolvidos, está muito aquém do que seria considerado ideal (MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES, 2002). A malha ferroviária brasileira está composta da seguinte maneira:

Tabela 1– Material rodante existente e em tráfego

Especificação	1997		1998		1999		2000	
	Existente	Tráfego	Existente	Tráfego	Existente	Tráfego	Existente	Tráfego
Locomotivas	1.890	1.375	1.954	1.528	1.851	1.560	1.872	1.664
Elétricas	130	70	130	45	13	9	18	9
Carros	374	189	519	296	188	131	318	256
Passageiros	270	140	407	244	159	102	204	144
Dormitórios	29	4	33	7	5	5	12	12
Correios e Bagagens	21	12	22	28	7	7	18	18
Outros	54	33	57	17	17	17	84	82

Fonte: Agência Nacional Transportes Terrestres (ANTT).

Com relação ao número de passageiros transportados:

Tabela 2 – Produção

Passageiros	Passageiros transportados em milhares			
	1997	1998	1999	2000
Longo percurso	2.271	2.449	1.587	1.614
Passageiros	Passageiros por quilômetro transportados, em milhares			
	1997	1998	1999	2000
601.908	491.437	430.637	437.500	601.908

Fonte: Agência Nacional Transportes Terrestres (ANTT).

Quanto ao número de trens formados:

Tabela 3 – Trens Formados

Segundo o Serviço	Quantidade			
	1997	1998	1999	2000
Total	225.389	236.546	239.760	250.240
Passageiros de Longo Percurso	2.138	6.332	2.438	2.196
Carga	223.213	230.182	237.294	248.003
Mistos	38	32	28	41

Fonte: Agência Nacional Transportes Terrestres (ANTT).

Quanto ao número de acidentes e suas causas:

Tabela 4 – Acidentes

Especificação	Quantidade			
	1997	1998	1999	2000
Segundo as Conseqüências	3.411	4.058	3.905	3.417
Descarrilamento	2.205	2.851	2.833	2.305
Colisão	143	260	176	165
Incêndio	5	4	—	2
Atropelamento	463	419	334	339
Outras	595	524	562	606
Passageiros acidentados	Quantidade			
	1997	1998	1999	2000
Passageiros de longo percurso	—	6	—	1

Fonte: Agência Nacional Transportes Terrestres (ANTT).

Os organismos do transporte ferroviário brasileiro

O Ministério dos Transportes é o responsável máximo pelas operações de transporte aquaviário e terrestre. A Secretaria dos Transportes Terrestres contribui para a elaboração de políticas e diretrizes e supervisiona a implantação destas no o setor de transportes terrestres. Dentre suas atribuições, estão o acompanhamento das políticas de tarifas e de salários do setor e a análise e supervisão de normas de concessão de serviços de transporte rodoviário e ferroviário no Brasil.

Ao Departamento dos Transportes Ferroviários compete assessorar o secretário de Transportes Terrestres nos assuntos que envolvam o transporte ferroviário. De acordo com a Medida Provisória nº 1.342, de 12 de março de 1996, foi criada a Comissão Federal de Transportes Ferroviários (Cofer) como um colegiado integrante da estrutura organizacional do Ministério dos Transportes, com jurisdição sobre todo o sistema ferroviário nacional. Sua principal atribuição é decidir quanto às controvérsias que surgirem entre o poder concedente, a concessionária e os usuários. Além disso, funciona como foro adequado às discussões sobre temas pertinentes ao setor ferroviário, atuando de forma decisória ou opinativa sempre que solicitada por qualquer das partes interessadas.

O transporte rodoviário de passageiros

O transporte rodoviário caracteriza-se como aquele feito mediante a utilização de ruas, estradas e rodovias, servindo-se para isso de carros, de ônibus e de caminhões. O transporte rodoviário de passageiros no eixo São Paulo – Rio de Janeiro tem seu grande volume nos ônibus, sendo o transporte rodoviário mais barato que o modal aéreo, porque acomoda maior número de passageiros e pode desenvolver com facilidade diversas rotas alternativas para chegar ao destino; essa flexibilidade não ocorre no transporte ferroviário ou aéreo. Conforme Ronald (2003), o custo fixo do transporte rodoviário é baixo, enquanto seu custo variável é elevado, sendo isso explicado pelo fato de as companhias de ônibus terem apenas como custo fixo a manutenção dos ônibus e os salários de seus funcionários. O custo variável, por sua vez, tende a ser a parte mais onerosa, devido aos diversos impostos, aumentos do combustível e dos pedágios, cabendo ao Estado ou às empresas privadas o investimento em infra-estrutura.

Trem de Alta Velocidade de Passageiros (TAV)

Segundo a Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes (2003) (antigo Grupo Executivo de Integração da Política de Transportes – Geipot, do qual manteve a sigla) o trem de alta velocidade (TAV) de passageiros é mais conhecido na França como TGV (*Train a Grande Vitesse* ou Trem de Grande Velocidade), muito utilizado na Europa para ligar as capitais por sua velocidade e capacidade de carga. Surgiu primeiramente na França, na década de 1980 como um revolucionário meio de transporte de passageiros e de cargas. Foi inaugurado em 1981, sendo sua primeira linha o trajeto Paris – Lyon. Depois do grande sucesso, novos trajetos foram sendo construídos; hoje existem trens de alta velocidade na Bélgica, Alemanha, Suíça, Holanda, Reino Unido e Itália.

Histórico da ferrovia

Conforme Associação Nacional de Preservação Ferroviária (2003), a primeira tentativa de implantar uma estrada de ferro no país ocorreu em 1835, quando o regente Diogo Antonio Feijó promulgou uma lei concedendo favores a quem quisesse construir e explorar uma estrada de ferro ligando o Rio de Janeiro às capitais de Minas Gerais, Rio Grande do Sul e Bahia. Não houve interesse na ocasião, tão arriscada era a empreitada. Contudo, em 1852, Irineu Evangelista de Souza, mais tarde Barão de Mauá, subscreveu a quase totalidade do capital necessário para construir a ligação entre Praia da Estrela (no fundo da Baía de Guanabara) e Raiz da Serra. Assim, em 30 de abril de 1854, foi inaugurada a primeira estrada de ferro no Brasil: a Estrada de Ferro Petrópolis ou Estrada de Ferro Mauá. Esse trem inaugural, composto de três carros de passageiros e um de bagagem, foi rebocado por uma locomotiva fabricada por Fairbairn & Sons da Inglaterra, batizada Baronesa em homenagem à esposa do Barão de Mauá.

Entre 1870 e 1930, as ferrovias brasileiras desempenharam um papel decisivo no escoamento de produtos agrícolas – sobretudo o café – do interior para os portos, articulando-se logisticamente com a navegação de longo curso. Os investimentos e a operação eram privados e independentes entre si, sendo as ferrovias implantadas com bitolas diferentes, não interligando os sistemas ferroviários regionais.

Pelo fato de coexistirem bitolas de 1,00 m, 1,435 m e 1,60 m, impossibilitando o estabelecimento de fluxos integrados para o escoamento da produção pelas ferrovias, todos os investimentos do governo federal concentraram-se na construção de rodovias. Esse processo causou a desmobilização de alguns trechos das ferrovias para que, no lugar fossem, construídas rodovias.

Com a intenção de consolidar o mercado interno, houve a nacionalização das ferrovias, o desenvolvimento das rodovias, a produção de veículos rodoviários, o fechamento da economia e o processo de substituição das importações. Essas medidas foram tomadas pelo governo federal dada a acelerada expansão do sistema rodoviário nacional, de implantação mais rápida e barata que o sistema ferroviário.

Porém, com o início da privatização das ferrovias brasileiras a partir de julho de 1996, esse cenário começou lentamente a ser modificado, com a injeção de investimentos privados na recuperação do parque de material rodante existente e na busca de soluções alternativas para a transferência entre as bitolas e as interfaces rodoferroviárias. O sistema ferroviário brasileiro de 1958 possuía 37 mil quilômetros de ferrovias; hoje, possui menos de 30 mil.

Trem de Prata

conforme Associação Nacional de Preservação Ferroviária (2003), o Trem de Prata, antigo Santa Cruz, construído em 1949 pela empresa norte americana Budd Company, feito com duas composições de aço inoxidável e com vidros a prova de balas, voltou ao funcionamento em 8 de dezembro de 1994, fazendo o trecho São Paulo – Rio de Janeiro com transporte de passageiros, saindo da estação da Barra Funda em São Paulo e indo até a Estação Barão de Mauá no Rio de Janeiro. O Trem de Prata era composto de seis vagões-leitos, com nomes de cidades fluminenses e paulistas, suítes, cabinas duplas e simples, todas com banheiros privativos e chuveiro de água quente. Servia também o jantar e o café da manhã com diversas opções no cardápio. Sua capacidade era de 76 passageiros. O Trem de Prata retornou por meio de um consórcio de empresários formado pela Portobello, rede de hotéis de Angra dos Reis, e pela

Companhia de Transportes Rodoviários Útil, que alugaram os trilhos por um total mensal de R\$ 50 mil. No início, os bilhetes ferroviários competiam com as passagens aéreas, tanto no preço como na credibilidade de seus serviços, quanto às saídas nos horários marcados e à qualidade. Os bilhetes do trem eram vendidos em agências de turismo e por telefone. Com o acidente com os Fokkers 100 em 1996, ocorreu o auge do Trem de Prata. para suprir a ponte aérea São Paulo – Rio de Janeiro. Alguns problemas começaram a surgir, como demoras na saída, acidentes nos trilhos e falta de manutenção, que tornavam os atrasos cada vez mais frequentes. As companhias aéreas, paralelamente, reduziram seus preços, e o Trem de Prata acabou inviável, pois se tornou mais caro e mais demorado que a ponte aérea. Em 30 de novembro de 1998, o trem fez sua última viagem.

O Trem de Alta Velocidade (TVA)

Segundo a definição do *Dicionário Aurélio*, infra-estrutura é “Base material ou econômica de uma sociedade ou de uma organização, o conjunto das instalações necessárias às atividades humanas”, portanto infra-estrutura é aquilo necessário para que a atividade que se deseja executar torne-se possível; no caso do TAV desta pesquisa, citam-se a seguir os itens que estariam na infra-estrutura do negócio: o traçado da linha do TAV, interligando o Aeroporto de Congonhas em São Paulo, o Campo de Marte, a Marginal do Tietê, São José dos Campos, Volta Redonda/Barra Mansa, o Aeroporto do Galeão e o Aeroporto de Santos Dumont, no Rio de Janeiro, conforme Transcorr RSC, 2001; na composição do trem, um carro final de primeira classe, outro final de segunda classe e mais seis carros intermediários de segunda classe, conforme Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes (2000); pessoal de apoio para operar o TVA; sete estações localizadas em Congonhas, na Rodoviária do Tietê, no Campo de Marte, em São José dos Campos, em Volta Redonda, no Galão e em Santos Dumont, conforme dados da Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes (2003).

Importância do Eixo São Paulo – Rio de Janeiro

Segundo o Geipot (2003), a participação dos setores econômicos dos Estados de São Paulo e Rio de Janeiro afetados diretamente pelo Corredor –São Paulo – Rio de Janeiro na produção nacional em 1997 era de 60,9% no comércio, de 54,9% na indústria e de 50,8% nos serviços – 50,8%. A participação desses Estados no PIB nacional era de 45% e de 25% em população, sendo de 16,6 milhões na região de SP e de 10,1 na região de RJ; há forte concentração econômica e de renda nessas regiões, com perspectivas de investimentos de US 20 bilhões até 2022.

Literatura disponível

Os livros de administração consultados e relacionados nas Referências Bibliográficas pouco ou nada contemplam o modal de transporte ferroviário de passageiros. Essa aparente lacuna poderia ser objeto de estudos específicos, principalmente agora com a intenção do governo federal em priorizar esse modal de transporte, conforme plano pluanual de investimentos a partir de 2004.

PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS

Objetivo geral

Verificar se, com a implantação de um trem de alta velocidade (TAV) de passageiros no eixo São Paulo – Rio de Janeiro, seria possível atrair os passageiros do Terminal Rodoviário do Tietê.

Objetivos específicos

- ? Identificar quais são os modais de transportes utilizados no transporte de passageiros no eixo São Paulo – Rio de Janeiro.
- ? Levantar qual é a infra-estrutura básica do TAV de passageiros.
- ? Averiguar quais são os aspectos positivos para os possíveis usuários do TAV.
- ? Identificar se o TAV de passageiros teria demanda no eixo São Paulo – Rio de Janeiro.

Métodos de pesquisa, classificação, instrumento de coleta de dados e amostra

Trata-se de uma pesquisa qualitativa exploratória, tendo em vista uma sondagem do assunto, uma vez que nos livros pesquisados pouco ou nada se encontra especificamente a respeito.

Foi desenvolvido um questionário para ser aplicado aos usuários do Terminal Rodoviário do Tietê. Esse questionário foi composto das seguintes perguntas, apresentadas pessoalmente a setenta usuários aleatórios da Estação Rodoviária do Tietê:

1- Com qual frequência o senhor (a) viaja para o Rio de Janeiro?

Mais do que 1 vez por semana 2 vezes por mês

1 vez por semana 1 vez por mês

1 vez a cada 6 meses 1 vez por ano

2- Qual seu horário usual de saída?

Manhã Noite

Tarde Madrugada

3- O senhor(a) está satisfeito(a) com o transporte rodoviário que utiliza neste trajeto?

Totalmente satisfeito Parcialmente insatisfeito

Parcialmente satisfeito Totalmente insatisfeito

Satisfeito

4- Para o(a) senhor(a) qual o principal problema no transporte rodoviário de passageiros no trajeto de São Paulo – Rio de Janeiro?

Preço Duração da viagem

Conforto Paisagem

Segurança Outro: _____

5- O senhor(a) já viajou no antigo Trem de Prata que realizava o trajeto São Paulo – Rio de Janeiro?

sim

não (ir para a pergunta número 8)

6- Se respondeu Sim à pergunta anterior, o(a) senhor(a) ficou satisfeito com o transporte ferroviário que utilizou neste trajeto?

Totalmente satisfeito Parcialmente insatisfeito

Parcialmente satisfeito Totalmente insatisfeito

Satisfeito

7- Para o senhor(a) qual foi o principal problema encontrado no Trem de Prata?

Preço Duração da viagem

Conforto Paisagem

Segurança Outro: _____

8- O senhor(a) aceitaria viajar em um TAV (Trem de Alta Velocidade) no trajeto São Paulo – Rio de Janeiro?

sim

não

9- Que motivo levaria o(a) senhor(a) a começar a utilizar o TAV como principal meio de transporte para o eixo São Paulo – Rio de Janeiro?

Preço

Duração da viagem

Conforto

() Paisagem

() Outros. Especificar: _____

Foi explicado aos respondentes das entrevistas para considerarem todo o serviço rodoviário, desde a situação do trajeto (manutenção da rodovia, serviços prestados na rodovia) até os serviços das empresas rodoviárias que trabalham nesse trecho, considerando o estado do veículo, os serviços prestados nesse veículo, a duração da viagem e o preço da passagem.

APRESENTAÇÃO E ANÁLISE DOS RESULTADOS

A pesquisa indica o seguinte com relação às perguntas e entrevistas realizadas.

Com relação à frequência que os entrevistados viajam de São Paulo ao Rio de Janeiro utilizando o ônibus como meio de transporte, pode-se perceber que não existe uma periodicidade predominante. Pela pesquisa, constata-se que 37% dos entrevistados fazem essa viagem uma vez a cada seis meses, e apenas 13% dos entrevistados fazem esse trajeto com mais frequência, no caso mais de uma vez por semana. Isso parece demonstrar que os passageiros que utilizam o transporte rodoviário no Terminal Rodoviário do Tietê para a cidade do Rio de Janeiro mantêm uma frequência de períodos equilibrados.

Perguntado(a) em que horário normalmente o(a) entrevistado(a) utiliza o transporte rodoviário para viajar ao Rio de Janeiro, 54% preferem o período da manhã, seguido pelo período da madrugada (20%) e pelo noturno, com 18% dos entrevistados; o menos utilizado é o período vespertino, com 8%. As companhias de ônibus aproveitam essa frequência para programar suas saídas nesses horários, considerando também a utilização de ônibus-leito, conforme informação da administração do Terminal Rodoviário do Tietê.

Com relação ao grau de satisfação dos entrevistados quanto ao transporte rodoviário feito nesse trajeto, as opiniões ficaram um pouco divididas: praticamente a metade dos respondentes, 23% totalmente insatisfeitos e 23% parcialmente insatisfeitos, considera o transporte rodoviário nesse trecho ruim; a outra metade está satisfeita com o meio de transporte rodoviário nesse trecho.

Quanto ao motivo da insatisfação, 44% dos entrevistados consideram o transporte rodoviário nesse trecho desconfortável e 43% consideram a duração da viagem um problema do transporte rodoviário, dado o fato de o trajeto São Paulo – Rio de Janeiro ser muito extenso para ser feito de ônibus. Esse também poderia ser o principal motivo para o desconforto durante a viagem, ou seja, por ser muito longa e cansativa a viagem entre as cidades de São Paulo e Rio de Janeiro para ser feita de ônibus.

18% dos respondentes tinham viajado no Trem de Prata.

Com relação à satisfação dos entrevistados que viajaram no Trem de Prata, 100% dos entrevistados ficaram de alguma maneira satisfeitos; informação importante para o estudo, pois demonstra que o trem de alta velocidade poderia ser bem aceito e utilizado, caso mantivesse o

mesmo padrão de qualidade dos serviços prestados pelo Trem de Prata, podendo absorver uma parcela dos passageiros insatisfeitos de alguma maneira com o transporte rodoviário.

À pergunta sobre qual seria o motivo principal desse fracasso, 86% dos entrevistados apontaram que a duração da viagem era muito longa, chegando a ser cansativo ficar tanto tempo dentro do trem.

95% dos entrevistados aceitariam utilizar o transporte ferroviário de alta velocidade como meio de transporte neste trecho.

59% dos entrevistados consideram a duração da viagem o principal motivo para possivelmente passarem a aderir ao Trem de Alta Velocidade; seria uma viagem muito mais rápida que a dos ônibus e a feita pelo antigo Trem de Prata.

CONCLUSÃO

Com base no referencial teórico e na pesquisa de campo, pode-se notar que, para a implantação de um transporte ferroviário de alta velocidade (TAV) de passageiros no trajeto São Paulo – Rio de Janeiro, haveria demanda dos passageiros que hoje utilizam o Terminal Rodoviário do Tietê como principal meio de transporte para esse trecho. Os questionários aplicados e suas respostas apontam que os consumidores não estão preocupados somente com o preço das passagens, mas também com a qualidade do serviço e com a duração da viagem.

Comparando-se com o passado, o antigo Trem de Prata que realizava o mesmo percurso teve como o maior problema apontado a duração da viagem (sete horas); houve, ainda, o problema com o preço das passagens, que deixou de ser competitivo após o movimento expansionista das companhias aéreas, as quais baixaram seus preços e aumentaram as opções de vôo. Mesmo assim, o público entrevistado que utilizou o Trem de Prata ficou satisfeito com a viagem e com seus serviços. Isso sugere um possível novo público que aceitaria utilizar o TAV, ou seja, 100 % dos entrevistados que utilizaram o Trem de Prata ficaram, de alguma maneira, satisfeitos; informação importante para a confirmação da hipótese, pois sugere que o trem de alta velocidade poderia ser bem aceito e utilizado, caso mantivesse o mesmo padrão de qualidade dos serviços prestados pelo Trem de Prata, podendo absorver uma parcela dos passageiros de alguma maneira insatisfeitos com o transporte rodoviário.

O transporte rodoviário de passageiros no eixo São Paulo – Rio de Janeiro proveniente do Terminal Rodoviário do Tietê demonstrou-se incapaz de atender todas as necessidades de seus usuários, conforme levantado na pesquisa, sendo os itens mais quantificados a duração, o conforto e o preço. O principal motivo para o desconforto durante a viagem parece ser a percepção de longa duração entre as cidades de São Paulo e Rio de Janeiro, o que a torna cansativa para ser feita de ônibus. A mesma percepção também foi constatada com relação ao Trem de Prata, de vez que a maioria dos entrevistados com essa experiência considerava a longa a duração da viagem como o principal motivo de insatisfação.

Assim, se houvesse investimento adequado na infra-estrutura desse projeto, incluindo trilhos do trem, carros adequados e mão-de-obra qualificada, provavelmente passageiros da Rodoviária do Tietê estariam dispostos a substituir o meio de transporte rodoviário que hoje utilizam pelo TAV.

A implantação do TAV aparentemente superaria essa insatisfação, porque essa viagem seria feita em um terço do tempo do que se fazia com o Trem de Prata, uma vez que o TAV possui tecnologia mais desenvolvida. Isso mostra que existe a possibilidade da inserção de um novo meio de transporte nesse trecho.

Vale ainda destacar que se trata de uma pesquisa qualitativa exploratória para sondar o assunto, pois que nos livros pesquisados pouco ou nada se encontra especificamente a respeito. Essa constatação ensejaria trabalho mais profundo no assunto, visando até preencher essa aparente lacuna na literatura de administração de empresas. Pesquisa futura poderia explorar a plausibilidade do TAV para transporte de cargas, o que também está contemplado nos mencionados estudos da Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes (2003).

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES. Disponível em: <<http://www.antt.gov.br>>. Acesso em: ago./ set./ out./ nov. 2003.

ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE PRESERVAÇÃO FERROVIÁRIA. Disponível em: <<http://www.anpf.com.br>>. Acesso em: ago./ set./ out./ nov. 2003.

BALLOU, Ronald H. *Logística empresarial: transporte, administração de materiais e distribuição física*. 1. ed. São Paulo: Atlas, 1993.

BOWERSOX, Donald J.; Closs, David J. *Logística empresarial: o processo de integração da cadeia de suprimento*. São Paulo: Atlas, 2001.

CHRISTOPHER, Martin. *Logística e gerenciamento da cadeia de suprimentos* São Paulo: Pioneira Administração e Negócios, 1997.

DORNIER, Philippe Pierre et al. *Logística e operações globais: textos e casos*. 1. ed. São Paulo: Atlas, 2000.

EMPRESA BRASILEIRA DE PLANEJAMENTO DE TRANSPORTE. Disponível em: <<http://www.geipot.com.br>>. Acesso em: ago./ set./ out./ nov. 2003.

FLEURY, Paulo Fernando et al. *Logística empresarial: a perspectiva brasileira*. 1. ed. São Paulo: Atlas, 2000.

JAMES, Douglas M.; LAMBERT, J. G. *Administração estratégica de logística*. 3. ed. São Paulo: Vantine Consultoria, 1998.

KOBAGASHI, Shun'ichi. *Renovação da logística: como definir estratégias de distribuição físico global*. 1. ed. São Paulo: Atlas, 2000.

KOTLER, Philip. *Administração de marketing: análise, planejamento, implementação e controle*. São Paulo: Atlas, 1996.

LAKATOS, Eva Maria; MARCONI, Marina de Andrade. *Fundamentos de metodologia científica*. 3. ed. São Paulo: Atlas, 1991.

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES. Disponível em: www.transportes.gov.br Acesso em: ago./set./ out./ nov. 2003.

NOVAES, Antônio Galvão. *Logística e gerenciamento da cadeia de suprimentos*. Rio de Janeiro: Campus, 2001.