

O trem da história

Por Celso Vicenzi

De tempos em tempos, Florianópolis costuma sediar encontros para debater o sistema de transporte e o que fazer para melhorar a mobilidade urbana. Nossas autoridades adoram posar de planejadores modernos. Há muitas soluções possíveis, sem dúvida, mas a melhor delas foi inventada no século XIX. Chama-se trem. Na Europa, nos Estados Unidos e em outros países desenvolvidos tem de todos os tipos e modelos, principalmente a diesel e elétricos. Alguns circulam até com pneus de caminhão. Andando na superfície ou embaixo da terra, são um meio de transporte imprescindível para médias e grandes cidades.

Em Lisboa, bondes – ou “elétricos”, como denominam os portugueses – dividem o mesmo espaço das ruas com carros e ônibus. Sem conflitos. E ainda tem o metrô.

A cidade do Porto, ainda em Portugal, tem praticamente o número de habitantes de Florianópolis, e possui 60 quilômetros de linhas férreas duplas superfície – em boa parte junto com os automóveis – e nove quilômetros subterrâneas. Por que cidades como Porto e centenas de outras mundo afora conseguem construir linhas ferroviárias viáveis e no Brasil se aceita a eterna desculpa de que o custo é muito elevado? Quanto custam os engarrafamentos para o país? A poluição? O gasto de combustível? Os acidentes de trânsito? As mortes no trânsito? Os feridos mutilados para o resto de suas vidas? Isso sem falar no tal “custo Brasil” para o transporte de mercadorias. Agora nossas autoridades, políticas e empresariais, descubram a urgência de uma “ferrovia do frango” para viabilizar toda uma cadeia de produção agropecuária. Há muito tempo perdemos o trem da história.

Algum dia teremos que parar de promover debates “marqueteiros”, parar de apresentar maquetes que nunca saem das mesas e começar a implantar mais ferrovias, transporte aquaviário e vias rápidas para ônibus. E pagar o preço pelo atraso. Vai custar caro, sim. Mas vamos lamentar até quando? Até quebrar o país e inviabilizá-lo econômica e socialmente? Pequim tem hoje 442 quilômetros de linhas de metrô e começou a construí-las em 1965. São Paulo deu início logo depois, em 1974 – mais ou menos na mesma época da Cidade do México (1969). Hoje os paulistanos dispõem de pouco mais de 70 quilômetros. A capital mexicana tem 200 quilômetros. Os custos são elevados tanto aqui quanto lá. Mas eles fazem, nós vamos ficando pelo caminho. Até mesmo em rodovias. No Brasil, apenas 12,9% das rodovias são pavimentadas. Na Argentina são 30%, no Chile 20%. Melhor nem comparar com a Índia (47%) ou México (50%).

Os trens cruzam os Estados Unidos de norte a sul, de leste a oeste. Europa e América do Norte possuem 70% das ferrovias do planeta. Trens que andam entre 200 e mais de 400 km/h e já competem com os aviões como opção de transporte rápido. Numa única estação de trem – Termini – em Roma, há 29 plataformas que ligam a capital romana às principais cidades do país. Há linhas na Europa que atravessam países. E nem é preciso mencionar a ligação Paris-Londres, que se dá ao luxo de ter 50,5 quilômetros de túneis embaixo do mar – atravessando o Canal da Mancha.

Até quando ouviremos a desculpa da falta de dinheiro? O Brasil é a oitava economia mundial. Países com PIB muito inferior possuem infraestrutura de transporte bem mais organizada. Por aqui, sobra desperdício. Nos damos ao luxo de ter um potencial de 40 mil quilômetros de vias navegáveis e utilizamos apenas 10 mil quilômetros. Temos 8 mil quilômetros de costa

marítima, uma das maiores do mundo – ainda pouco usada.

No subsídio a automóveis, táxis e motos, o Brasil gasta a cada ano entre R\$ 10,7 bilhões e R\$ 24,3 bilhões – ou 86% de todos os subsídios das três esferas de governo (Manoel Schindwein – www.desafios.ipea.org.br). Sobra para o transporte público apenas 14% – ou algo em torno de R\$ 2 bilhões. Em resumo: concedemos subsídios para aumentar os engarrafamentos nas médias e grandes cidades e, com isso, gastar cada vez mais em duplicações de ruas, avenidas e rodovias, túneis e viadutos. Sem falar em desapropriações para abrir espaços à sua majestade, o automóvel.

Está na hora de debater a quem pertence o espaço público. A toda a população, evidentemente. No entanto, apenas 20% dos usuários das vias públicas das grandes cidades são responsáveis pela ocupação de 80% delas. O espaço público foi privatizado para o automóvel, enquanto a maior parte da população, que não tem dinheiro para motos e carros, gasta cada vez mais tempo para ir de casa para o trabalho, em ônibus e trens precários. A ordem, na lista de prioridades, precisa ser alterada. Ônibus devem ter corredores livres. Ciclovias e linhas de trem - principalmente de superfície – precisam ser criadas e/ou ampliadas. Se duplicam e quadruplicam vias, por que nunca acham espaço para trens e bicicletas?

Em Londres, paga-se para andar de carro no centro. Em Cingapura, para comprar um carro é preciso provar que tem onde estacioná-lo e ainda pagar uma taxa de US\$ 11 mil para um período de 10 anos. O uso do automóvel precisa ser desestimulado, ao mesmo tempo em que se aumenta a eficiência e a comodidade do transporte público. Não há magia. No espaço público a prioridade deve ser do transporte público.

E, se não quisermos perder novamente o trem da história, é melhor começar logo a pôr o país nos trilhos. Literalmente.

Celso Vicenzi é ex-presidente do Sindicato dos Jornalistas de Santa Catarina, Prêmio Esso de Ciência e Tecnologia, com passagens por rádio, TV, jornal, revista e assessoria de imprensa. Lançou "Gol é Orgasmo", com ilustrações de Paulo Caruso, editora Unisul. Assessora uma cooperativa de crédito (Sicoob), escreve humor no Jornal de Barreiros e no twitter @celso_vicenzi. Para contato: vicenzi@newsite.com.br