

## Transporte sem mito (O Dia, 30/11/93)

MIGUEL BAHURY

---

O engenheiro Rodrigo Lopes, secretário municipal de Desenvolvimento Econômico do Rio, em artigo recente em O DIA, intitulado **Mito do Transporte**, afirmou com base em estudos de um professor americano da Universidade de Washington, que “o automóvel ainda é o transporte de menos custo na relação quilômetro/passageiro.”

Com o respeito que o ilustre colega merece, tal afirmação é totalmente inverossímil. Acreditar que o transporte por automóvel e o transporte público rodoviário são menos onerosos que o transporte ferroviário é contrariar a lógica matemática e a tendência universal. Vamos aos fatos.

Estudo recente publicado nos Estados Unidos no livro de Lester Brown, **The State of the World**, demonstra cabalmente que os países mais adiantados do mundo estão arrependidos de terem abandonado as ferrovias em favor das rodovias. É um grande equívoco afirmar que o custo rodoviário é menor do que o ferroviário em função apenas do custo de construção de uma ferrovia ou metrô. A comparação não é tão simples. Tecnicamente, deve-se considerar todos os custos diretos e indiretos, os subsídios, o tempo de vida útil de cada empreendimento e os resultados econômicos e sociais.

O custo de uma rodovia vai às alturas se considerarmos, além do custo de construção, os custos de manutenção e reparação, de policiamento, de engenharia de tráfego, de sinalização, de estacionamento e de serviços de emergência, acrescidos das despesas do uso dos veículos – combustíveis, peças – e de outros decorrentes da poluição, dos engarrafamentos e dos acidentes de trânsito. Só na parte estimável, os Estados Unidos gastam 300 bilhões de dólares por ano para manterem suas rodovias.

Por que, então, insistir com esses comentários em detrimento das ferrovias, quando se constata que: 1 – o custo de manutenção das ferrovias é substancialmente menor, além de se possuir um transporte mais rápido, seguro, confortável, sem poluição, sem custos de petróleo e gerando mais produção, renda e emprego: 2 – uma ferrovia dura substancialmente mais do que uma rodovia: 3 – o trem ou o metrô podem transportar acima de 40 mil passageiros/hora, enquanto os ônibus transportam cerca de 12 mil passageiros/hora e o automóvel transporta pouquíssimas pessoas, ocupando 80% do espaço viário: 4 – um caminhão de 40 toneladas destrói uma estrada, tanto quanto 9.600 automóveis que por ela trafegam: 5 – no tocante às cargas, a capacidade de transporte ferroviário é colossal comparada aos deslocamentos por caminhões.

Ou seja, transporte sem mito é transporte por ferrovia, verdadeiros e universais transportes de massa. Por causa dessa inversão de prioridades, a rede ferroviária brasileira está abandonada e possui apenas 30 mil quilômetros, que é a metade da rede da Índia e inferior à dos estados do Norte dos Estados Unidos às vésperas de sua guerra civil, em 1861, apesar de termos um território maior que o dos americanos.

Ao mesmo tempo, os Estados Unidos e a ex-União Soviética possuem, cada um, cerca de 200 mil quilômetros de ferrovias e a França, com o tamanho de Minas Gerais e um terço da nossa população, tem 35 mil quilômetros de malha construída. Foi através das ferrovias, que induziram o desenvolvimento urbano, que esses países traçaram seu progresso e suas riquezas.

MIGUEL BAHURY é ex-secretário municipal de Transportes.

O Dia, Internacional/Opinião, 30/11/93