

Reflexões de uma viagem

Colunista convidado escreve sobre o transporte ferroviário na Europa e projeta a viabilidade deste modal no Brasil

Emerson Mello

Engenheiro Civil, especialista em transportes pela UFRJ e Mestre em transportes pelo IME
ferme.engenharia@gmail.com

Acabo de chegar de uma viagem de turismo pela Europa. No entanto, as impressões desta viagem que hora compartilho com os leitores da Revista PAVIMENTAÇÃO são do olhar do Engenheiro, amante da profissão em todas as suas áreas, mas particularmente da Engenharia Ferroviária. Passo, então, a descrever algumas observações dessa minha forma muito particular de fazer turismo.

O roteiro teve extensão o suficiente para inundar os olhos do profissional de paisagens das mais diversas e fascinantes. Paris foi o ponto inicial, e de lá segui nesta ordem: Bruges, Amsterdã, Bremen, Hamburgo, Berlim, Dresden, Bamberg, Nuremberg, Ratisbona, Dachau, Munique, Fussen, Meersburg, Constanza, Donaueschingen, Schallsstadt, Estrasburgo e, finalmente, retornado à capital francesa.

Cansado? Sim, exausto. Mas valeu cada instante, pois emocionei-me diversas vezes. Numa delas estava indo para a Holanda onde fiquei fascinado com os meios de transporte. E no retorno a Paris, apesar das magníficas rodovias com o ônibus trafegando a 110km/hora, os trens davam um banho de velocidade, ali ao lado das rodovias. Todos



VLT Berlim

os brasileiros a bordo foram unânimes em concordar comigo: o Brasil “trem jeito”, basta o Estado prezar pela eficiência e investir pesadamente no transporte ferroviário.

Disto, que constatações tirei? Os executivos europeus viajam de trem pela Europa. Algumas empresas fazem inclusive seminários e eventos de pequeno porte em trens. O sistema Wireless (rede de comunicação sem fio) é uma realidade. Portanto, com essa tecnologia colocou-se termo na barreira para que o trem fosse uma opção para eventos corporativos, e também de outras naturezas diversas, claro.

Tive a oportunidade de conversar no hotel com alguns brasileiros que estavam participando de um seminário de TI. Um provinha de Brasília e outro de Curitiba. Ao saberem

que eu era um defensor ferrenho do sistema ferroviário, ficaram felizes e o papo tomou grande dimensão. Perguntei a eles se já tinham ouvido falar da reserva de mercado para a informática no Brasil, e eles, apesar de serem dessa área que sofreu enorme atraso tecnológico em nosso País, nada sabiam a respeito. Disse-lhes, então, que no segmento ferroviário o atraso tecnológico é a mesma coisa. Se nos detivermos em preservar “reserva de mercado” para as ferrovias, iremos cada vez mais nos defasar.

É preciso, peremptoriamente, que tenhamos a ousadia de abriremos esse mercado, tanto no transporte de bens



quanto no de pessoas e que sejam bem-vindas as empresas que quiserem trazer novas idéias e novas tecnologias. Isso tudo, claro, dentro de uma política pública capaz de regulamentar o setor e fomentar a transferência de tecnologia.

Fico imaginando no Brasil a situação harmônica, dirigida e coordenada que vi lá fora. O VLT, o automóvel, a motocicleta, a bicicleta e o ônibus convivem harmonicamente em grandes e médios centros urbanos com extrema eficiência, segurança e conforto para os usuários. Acredito, ademais, que isso também é resultado da educação historicamente tida como de qualidade dos países europeus.

Note-se que CBUQ como pavimento puro e simples não se usa mais. Somente com misturas, principalmente aparas de borracha e outros aglomerantes. Não se faz também mais “bacalhau” em pavimentos (Oh! meu Deus, a Av. das Américas no Rio de Janeiro!) e sim escarificação (fresagem) por trecho. VLT é fascinante com truques cada vez mais leves e chaves-mola nas vias. Tomada de corrente

aérea em baixa voltagem, com altas taxas de aceleração e frenagem. Parece uma quimera para o Brasil. Mas não é, como já abordei.

No transporte de carga, a grande sacada são os trens e caminhões na carga containerizada e barcaças nos graneis, através de rede de canais com intermodalidade. Tudo é uma questão de logística.

Impressionou-me bastante a modularidade da via permanente nos VLTs com utilização de placas pré-moldadas, inclusive em curvas de pequenos raios e nas mudanças de via, tudo planejado sem agredir a mobilidade urbana.

Percebi de forma clara, principalmente na verdíssima Alemanha, que o trem não agride o meio ambiente. O espaço ocupado por sua faixa de domínio é mínima, convivendo harmonicamente com a imensidão verde do interior daquele país. Não seria essa a solução para a ligação Manaus-Porto Velho? Já existem idéias aqui no Brasil sobre a via permanente ferroviária ecologicamente correta, onde a floresta não sofreria agressões. Nos centros urbanos, os VLTs se dão ao luxo de serem gramados ao longo de sua faixa.

Diante dessas impressões, convido o leitor para um exercício de reflexão. No Brasil, País de contradições, temos o povo mais simpático e também o mais mal-educado do mundo. Simpatia é um dom divino e educação é um processo (grifo). Educação de qualidade não é apenas salutar, é fundamental para a construção de uma sociedade que produz e modifica seu espaço. Tudo só depende de nós sermos ao mesmo tempo simpáticos e educados. Não podemos ficar atrelados a decisões dos governos. Se acreditamos, podemos nos unir.

O mundo está cada vez menor graças à tecnologia. Temos uma pujante engenharia de projetos, uma indústria ferroviária que vem dando mostras de sua capacidade de recuperação e empresas de construção pesada de nível internacional. Se nos unirmos à inteligência ferroviária internacional poderemos dar um grande salto no médio prazo.

A infra-estrutura no Brasil não tem mais um minuto a perder, é agora ou nunca. Os setores ferroviário e portuário estão a clamar por investimentos de vulto e não migalhas, nos quais se constroem uma estação e 2km de linha de metrô a cada quatro anos, 20km de linha de carga por período de governo, e apenas remendos no setor portuário. A moda é o trem, mas não podemos perder o bonde da História.