



NOTÍCIAS FERROVIÁRIAS

o que acontece nas ferrovias no Brasil e no mundo

Informativo de
**THEODORO
GEVERT**
especialmente
para a

ABPF

Nº 47 – 21/07/2007

Este noticiário está sendo escrito ainda sob o choque do grave acidente com um avião da TAM no aeroporto de Congonhas, São Paulo. Acidente com mais de 200 mortos que ocorre a menos de 10 meses de outro grave acidente aéreo que deixou 154 mortos. Até quando?

Mas também há boas notícias:

Aqui no nosso país temos notícias positivas. A Opportrans, operadora do Metrô do Rio, assinou um contrato com o governo do Estado do Rio estendendo a linha 2 de São Cristóvão à Central, e melhorando a linha 1 de modo a permitir trens de 2 em 2 minutos entre Central e Botafogo. Na prática a linha 2 que passa a se chamar 1A circulará de Pavuna à Botafogo acabando com a baldeação para a maioria dos passageiros. E a “batalha” nos picos da manhã em Estácio por um lugar num trem lotado também acabou. Para atender ao aumento da demanda mais 108 carros serão comprados.

Ainda quanto ao Rio, o governo aprovou a construção de um teleférico entre a estação de Bonsucesso e as várias comunidades do Morro do Alemão, junto com a construção de infraestrutura urbana incluindo escolas, creches, postos de saúde, áreas de lazer, etc. É uma ótima notícia, assim comunidades carentes passam a se integrar na comunidade em volta e deixam de ser carentes por falta de acesso a tudo que os cidadãos de classe média tem há muito tempo.

Em São Paulo o metrô esta sendo estendido e deverá ter 78km de extensão em 2010. Mas tem mais, o governo planeja converter uns 150 km de linhas ferroviárias suburbanas para serem operadas em padrão de metrô. Uma boa notícia para os milhões de sofredores da maior e mais congestionada metrópole sul americana! O metrô de São Paulo acaba de comprar mais 96 carros para suas linhas e o consórcio que constrói a linha 4 do metrô está negociando a compra de mais 84 carros.

No setor ferroviário de cargas as notícias também são boas. A ANTF que representa as operadoras privadas de carga calcula que dado o rápido crescimento do tráfego de containeres nas ferrovias estas irão investir R\$ 3,5 bilhões em 2007, cerca de 40% a mais do que o previsto no começo deste ano. Desde a privatização das operações ferroviárias em 1996-8 as ferrovias vêm investindo pesado, muito mais do que as mesmas tinham quando administradas pela

União. E junto a uma excelente administração os resultados são um crescimento no tráfego de cargas muito além do que se podia esperar na administração estatal.

A grande controvérsia sobre a construção de um trem de alta velocidade entre o Rio e São Paulo continua. Apesar do otimismo oficial há grandes objeções por parte de investidores europeus ao projeto como redigido, a maioria das objeções tem a ver com a interferência do governo em itens como tarifas e a não renovação automática da concessão por 30 anos mais 30. Outros investidores querem que o projeto seja feito na base de uma PPP com o governo investindo uma boa parte do custo total; um sistema desse tipo, ou variantes do mesmo, tem sido a norma em todos os TGV's no mundo com a única exceção do Eurostar que acabou sendo um desastre financeiro que dificilmente os grandes capitalistas irão repetir (construir um TGV só com dinheiro privado).

O governo está lançando um novo PNLT, Plano Nacional de Logística e Transportes, substituindo o atual que é de 1986. Uma das mudanças é que haverá, se o plano for cumprido, é um aumento na participação das ferrovias no transporte de cargas de 25% (em 2006) para 32% em 202; (a participação das ferrovias era de apenas 19% quando das privatizações em 1996-8). Outra mudança importante é o aumento da participação do modal marítimo e fluvial que passaria de 13% para 29% em 2023 mediante melhorias portuárias e o estabelecimento de navegação fluvial em rios como o Araguaia e o Teles Pires – Tapajós. Novas ferrovias seriam construídas em busca das novas fronteiras agrícolas como a extensão da ex Ferronorte até Porto Velho e a construção da Oeste da Bahia para atender a região de Barreiras – Luís Eduardo Magalhães.

Dizem por ai que os argentinos construirão uma ferrovia de alta velocidade entre Buenos Aires e Córdoba. Mas Ricardo Jaime, ministro de transportes da Argentina, acaba de informar que a proposta vencedora é para um TGV entre Buenos Aires e Rosário (310km) e de lá à Córdoba será feita uma melhoria na via singela existente para permitir trens a diesel a até 160km/h.

Foi inaugurado o maior túnel ferroviário terrestre do mundo. O túnel Loetschberg na Suíça tem 34 km de extensão, e é em terra, o maior túnel ferroviário do mundo. Está numa ligação ferroviária vital, ligando a Alemanha à Itália. Até o final desse ano quando estiver plenamente em funcionamento deverá estar sendo utilizado por 42 trens de passageiros e 80 trens de carga diariamente. O túnel deverá ajudar a retirar das estradas parte dos 4000 caminhões pesados que diariamente fazem essa rota via a Suíça. O túnel que levou 8 anos para ser construído custou US\$ 3,5 bilhões de dólares e é o maior túnel ferroviário terrestre do mundo; maior do que ele só um túnel ferroviário no Japão e o túnel entre a França e a Inglaterra, ambos sub-aquáticos.

O novo túnel Loetschberg não será o maior do mundo por muito tempo, um novo túnel Gotthard na rota Zurique - Milão está em construção também na Suíça com incríveis 60km de extensão.

*E*m Notícias Ferroviárias 43 mostramos o interesse dos russos num ambicioso projeto ferroviário de uns 6000km de extensão que ligaria a Trans Siberiana via o Estreito de Bering à Canadian National no oeste do Canadá. Agora o estado do Alaska (EUA) e o território do Yukon (Canadá) acabam de publicar o resultado de um estudo para uma ferrovia ao longo do traçado proposto pelos russos, mas somente na América do Norte. O estudo mostra que tal linha custaria US\$ 10,5 bilhões e não se pagaria nem em 50 anos, tornando sua construção por empresas privadas impossível.

*A*pesar das notícias ferroviárias serem normalmente positivas em todo o mundo, temos que registrar duas notas negativas que indicam que nem sempre a privatização resolve. No México a única ligação ferroviária com o sudeste do México foi privatizada na década de 90 ficando com a empresa Ferrocarril del Sureste. Não foi nenhum sucesso e a linha à sudeste de Coatzacoalcos, denominada de linha Mayab, foi vendida à G&W que criou a Chiapas – Mayab. Em 2005 a linha Mayab foi duramente atingida pelos furacões que atingiram o Caribe. O tráfego nunca foi grande e a G&W quer abandonar a linha. No Brasil um caso similar ocorreu na linha de Recife, ao sul da CFN, depois de muitos anos de discussão o governo acabou pagando sua reconstrução, e parece que o mesmo ocorrerá no México, a linha Mayab tem muito mais tráfego do que a linha citada da CFN!

A outra nota negativa vem da América Central que sempre teve problemas em manter suas ferrovias. As distâncias são curtas e grandes volumes para serem transportados parecem não existir exceto no Panamá. Na Guatemala o governo tinha fechado a ferrovia em 1992, o próximo governo resolveu tentar reabri-la com uma concessão por 50 anos ou algo assim. Apareceu uma empresa disposta a tentar fazer funcionar a linha Ciudad de Guatemala – Puerto Barrios uns 300km, ou seja, a ligação entre a capital e o mar. A concessão incluía vagões e locomotivas que estavam parados e que o governo daria casas populares para as “invasões” existentes ao longo da linha. Passa o tempo, o tráfego não é o esperado, a linha férrea continua com os graves problemas de “invasões” de casas pobres e o governo não resolve o problema. Finalmente um novo governo resolve que a ferrovia não pode ficar com os vagões e começa uma briga na Justiça. Resultado: cansada da briga, dos lucros pequenos e dos mal entendidos a ferrovia anuncia que vai fechar dia 1º de outubro. Alguns podem comemorar como uma vitória dos nacionalistas contra os estrangeiros que “exploravam” o povo! Só que o povo terá de pagar tudo mais caro, porque terão de utilizar caminhões mais caros e mais poluidores.

*A*pesar dos péssimos resultados na Guatemala, outros países da região estão tentando reabrir suas ferrovias, fechadas no século passado: Honduras, El Salvador e Costa Rica. Por enquanto essa reabertura está sendo feita com recursos próprios, escassos, do poder público e, portanto anda devagar. A conferir.

*U*ma outra notícia triste vem da vizinha Bolívia. Lá o Sr. Evo Morales por razões ideológicas resolveu reestatizar as ferrovias, recriando a ENFE que dava prejuízos crescentes. A FCO, Ferrocarril Oriental, administrada pela americana G&W mais do que dobrou o número de passageiros e as toneladas de cargas transportadas nos 10 anos de administração privada, mas isso não importa ao Presidente daquele país. Para ele o que importa é criar empregos para

as massas de índios que são oprimidas naquele país há séculos. Incapaz de criar empregos – poucas empresas investirão em um país criando empregos e riquezas com esse tipo de governo – a solução é estatizar e entregar as empresas aos índios há séculos oprimidos. E eles terão competência onde a estatal ENFE falhou?!

Outros dirão que por trás da reestatização há outro motivo: tirar as empresas dos odiados chilenos. O Chile é odiado na Bolívia porque venceu a Guerra do Pacífico (1879-83) anexando as terras da Bolívia e do Peru que produziam nitrato usado à época para fazer fertilizantes. Ocorre que as ferrovias do oeste da Bolívia estão nas mãos da Ferrocarril Andina de capitais chilenos.

Um grande abraço
Theodoro Gevert

*Theodoro Gevert é Tradutor, Consultor Ferroviário e Associado da ABPF.
As matérias aqui divulgadas representam a opinião do articulista.*