

Mais uma: a ferrovia chinesa entre Brasil e Peru

Categories : [Marc Dourojeanni](#)

A ideia de uma ferrovia entre o Brasil e o Peru não é nova. Na década passada, no Peru, já se contabilizavam cinco propostas diferentes de ferrovia entre os dois países, algumas das quais foram discutidas entre os governantes de ambos os países. O anúncio feito recentemente com relação a esse tema só traz como novidade que o financiamento seria chinês e também um outro traçado. Mas o assunto merece ser discutido, pois originalmente as ferrovias se apresentavam como alternativa às estradas para evitar a ocupação desordenada e o desmatamento da Amazônia. Agora as estradas Interoceânicas já existem. Então, os inevitáveis prejuízos ambientais da ferrovia serão adicionais aos já ocasionados pelas estradas.

As ferrovias e o ambiente

É verdade que no contexto amazônico as ferrovias podem ter um impacto ambiental mais controlável que as rodovias. A razão é elementar. Como os trens só param nas estações o acesso fica mais difícil para os que procuram terra, madeira ou ouro. Também, em teoria, é mais fácil para as autoridades fazerem respeitar as regras de ocupação da terra e evitar o desmatamento não necessário ou ilegal. No entanto, isso depende de onde estão localizadas as estações, e de onde vêm e por onde passam as estradas que vão sair a partir das estações.

As maiores vantagens das ferrovias com relação às rodovias são: (i) maior eficiência energética, (ii) redução ou até eliminação das emissões de efeito estufa, (iii) eliminação da contaminação produzida pelo desgaste do asfalto e dos pneumáticos, (iv) redução do número e frequência dos acidentes e, (v) controle eficiente de cargas e passageiros. Mas, as ferrovias são mais caras de se construir e equipar que as rodovias, o que é compensado pelo menor custo do seu frete e da manutenção.

As caóticas propostas de ferrovias intercontinentais no Peru