

A FERROVIA NA LOGÍSTICA NACIONAL DOS TRANSPORTES

Gen. A. DE LYRA TAVARES

A solução de qualquer um dos grandes problemas do desenvolvimento do Brasil implica, necessariamente, a remoção prévia de um obstáculo permanente: a falta de transportes.

É evidente que essa falta tende a agravar-se, tanto mais que os transportes já são deficitários e, por isso mesmo, muito onerosos, para a missão de assegurar ao povo o seu direito mais elementar, que é o de um padrão de vida razoável, sobretudo, em matéria alimentar.

Os gêneros de primeira necessidade existem, nas zonas de produção, em escala tanto maior quanto maiores forem a procura e a remuneração. Mas, a entrega ao mercado consumidor depende dos transportes, que constituem fator decisivo na política dos preços.

Dá-se se conclui que o princípio básico de qualquer programa visando assegurar o bem-estar social do povo, no que toca à alimentação, está em aproximar, tanto quanto possível, pelo transporte rápido, econômico e suficiente, o Brasil que produz do Brasil que consome.

O planejamento de um sistema de viação deve, sem dúvida, partir de um exame de conjunto do problema, no plano nacional, adequando, primeiro, nas grandes linhas, as necessidades essenciais a serem atendidas ao tipo mais indicado de viação. Nesse trabalho de adequação, o papel da ferrovia se caracteriza como fundamento da rede de transportes terrestres, nos grandes percursos e para as grandes toneladas. Ela assume, por isso mesmo, o caráter de serviço público, inclusive pela obrigação que tem o Estado de promover ou estimular a construção dos eixos necessários e de intervir na fixação do valor do frete de modo a propiciar a circulação dos produtos e a exercer, em benefício da coletividade nacional, o controle dos preços respectivos.

O exemplo do Canadá, em matéria de política ferroviária, é típico e sugestivo. Nenhum outro país possui maior porcentagem de vias férreas em relação à população nem mais baixo preço de transportes. A respeito do assunto, o Relatório Mensal do Banco do Canadá (abril de 1954) faz o seguinte comentário:

“Nosso padrão de vida e nosso desenvolvimento econômico dependem desses transportes. O Dr. R. W. Miller, da Escola de Administração de Negócios da Universidade de Harvard declarou que os Es-

tados Unidos e o Canadá deixariam de existir, dentro de um mês, como comunidades organizadas e civilizadas, se houvesse a paralisação do seu sistema de transporte.”.

É evidente que o desenvolvimento do nosso sistema de viação, além de desordenado e incoerente, não tem respeitado as prioridades impostas pelos interesses econômicos do país, os quais, em muitos casos, coincidem com as imposições de ordem especificamente militar. O erro mais prejudicial está em que a ferrovia, pelo fato de exigir maior investimento inicial de capitais, pela posição desvantajosa em que a coloca a política tarifária e pelo inadequado aproveitamento das suas características técnicas intransferíveis, vai perdendo a posição que lhe cumpre ocupar no sistema geral de transportes, sobretudo num país de grande extensão territorial. Não é que nos faltem planos, estabelecidos na base das nossas necessidades reais. O que não tem havido é uma política firme e continuada na sua execução, sobretudo, quanto aos empreendimentos de grande duração que coincidem, de um modo geral, com os eixos coletores básicos, de necessidade indiscutível para o nosso desenvolvimento econômico.

Quanto mais fáceis as condições de transporte entre as zonas de produção e os centros de maior densidade demográfica, melhores as condições de alimentação e maior estímulo à produção. Resta saber, para cada projeto ferroviário, se o sentido inverso da circulação é de molde a justificar, simultaneamente, a sua execução, isto é, se há, também, nesse sentido, uma circulação de mercadorias que compense, em volume e em importância, a execução do empreendimento. Porque, então, o investimento a fazer será duplamente compensado e justificado. A ocorrência simultânea de necessidades de transportes essenciais, de ida e de volta, define a prioridade e o imperativo econômico do empreendimento.

Tal é o caso do dobramento ferroviário que, há meio século, o Estado-Maior do Exército reclama para ligação nova e mais eficiente entre o Triângulo Industrial do Brasil (Minas, Rio e São Paulo) e a região sul do país.

Já não é necessário raciocinar com as imposições de ordem militar que, só por si, aconselhariam a vinculação mais segura e eficiente, por uma via férrea de maior rendimento e melhores condições técnicas, do centro industrial e demográfico do país com a sua região sul.

É lógico, porém, que a coincidência flagrante e incontestável dos interesses econômicos e militares na justificação e, mais do que isso, na imposição de um empreendimento de há muito tempo reclamado e planejado, dá ao eixo ferroviário Rio de Janeiro — Rio Grande do Sul uma prioridade indiscutível.

Esse empreendimento está previsto, como se sabe, no Plano de Viação Nacional, em curso no Congresso e destinado a atualizar o Plano de 1934, único até hoje elaborado e adotado em nosso país. Antes

mesmo da aprovação do referido Plano, já se encontra em construção há cerca de 15 anos o eixo ferroviário nêle previsto, sob a denominação de Tronco Principal Sul.

A visão de conjunto das necessidades do Brasil em matéria de empreendimentos ferroviários torna indiscutível, em estudos feitos e repetidos, durante meio século, a alta prioridade que deve ser atribuída ao T. P. S.

Várias circunstâncias comprometem, porém, o estabelecimento e a execução de uma política firme no setor ferroviário. A primeira delas é a inexistência de uma compreensão realística do papel que deve representar a ferrovia no sistema nacional de viação, sobretudo quando se trata de grandes percursos obrigatórios entre as fontes de produção e de consumo. Essa incompreensão se revela no inadequado aproveitamento das características principais do transporte ferroviário, entre as quais cumpre destacar as enumeradas por Lincoln Store Harvey (Economics of National Security):

- 1ª — Meio de transporte terrestre de maior capacidade e mais econômico nas grandes distâncias (superiores a 600 kms);
- 2ª — Serviço caracteristicamente de interesse público, exigindo um corpo numeroso de especialistas, formado, educado e doutrinado no espírito de empresa, na consciência do dever e no culto da austeridade e da moralidade funcional, sem qualquer intervenção de interesses estranhos e, muito menos, nocivos à finalidade de produzir transporte eficiente e econômico;
- 3ª — Considerável rede de tráfego assegurando a flexibilidade de transportes em grande área geográfica, desde que bem projetado o sistema de conexões e asseguradas a intermutabilidade e a padronização do equipamento;
- 4ª — Fonte de energia independente do veículo transportador;
- 5ª — Composições fracionáveis em elementos menores a serem encaminhados diretamente aos pontos de destino adequadamente planejado;
- 6ª — Transporte terrestre mais econômico nas grandes distâncias, exceto o caso especial dos oleodutos;
- 7ª — Velocidade;
- 8ª — Maior independência de divisas estrangeiras, na fase de exploração.

A situação especial criada com a última guerra, inclusive o problema de importação de combustível, acarretou para o sistema ferroviário brasileiro uma série crise que, por pouco, não atingiu o colapso total.

Por outro lado, sobre a navegação de cabotagem, além de precária e mal aparelhada, pesava a ameaça de ataques submarinos que nos impuseram a perda de trinta unidades da marinha mercante, além do ônus

da navegação em comboio. Comprometida a orla marítima que representava, desde o descobrimento, o vínculo natural entre o Brasil do sul e o Brasil do norte, apelamos, à última hora, para a rota fluvial do São Francisco e para as conexões terrestres, através da improvisação do trecho Montes Claros — Monte Carmela.

O esquema estrutural da rede ferroviária nacional, constante do Plano de Viação Nacional de 1934, previa, como o ainda prevê, a longitudinal norte — sul.

Acontece, porém, que a guerra viera quando ainda mal começava a concretizar-se a política ferroviária planejada. E houve, por influência, mesmo, da situação de guerra, uma subversão transitória dessa política, não somente no norte, mas, sobretudo, no sul do Brasil. A rodovia passou a sobrelevar a ferrovia, por imposição de circunstâncias ocasionais que obscureceram, e ainda, de certa forma, obscurecem, o papel fundamental da estrada de ferro na economia nacional e na estrutura da defesa militar do Estado.

A visão objetiva do problema dos transportes, no quadro nacional, foi deformada pelo impacto de necessidades ocasionais, decorrentes de uma situação de emergência, que fazia vislumbrar na estrada de rodagem a solução mais imediata e mais palpável para os problemas encarados. O plano geral, de realização progressiva e de longa duração, destinado a prover as necessidades nacionais de transporte por meios e a preços adequados aos interesses nacionais, encarados em todos os seus aspectos, terá que basear-se num sistema de ferrovias que ligue as zonas de produção às zonas de consumo interno e aos portos aparelhados para o comércio exterior.

Terminada a última grande guerra, incrementamos, no Brasil, os programas rodoviários que foram estimulados, principalmente, pelas seguintes razões: as deficiências flagrantes da rede ferroviária, agravadas, no período da guerra; as necessidades novas de transportes a serem atendidas mediante providências a prazo curto; a superioridade dos recursos financeiros disponíveis imediatamente para a construção de rodovias, tanto federais como estaduais, particularmente o fundo Rodoviário Nacional; a política tarifária, que situou a ferrovia em posição desvantajosa para concorrer com os outros meios de transporte; a larga importação de veículos automóveis, de todos os tipos, e as facilidades de importação de gasolina, o que, inclusive, passou a constituir uma sangria permanente e desastrosa na nossa disponibilidade de divisas e aumentou o interesse pela rodovia, promovendo a sua utilização para o transporte de cargas pesadas a grandes distâncias.

Basta ver o que ocorre, presentemente, com a ligação São Paulo — Rio Grande do Sul, que representa a corrente de transportes essenciais entre o maior centro industrial do país e a região eminentemente agrícola-pastoril das fronteiras do sul. Ao mesmo tempo que se empenha o país na campanha patriótica da produção do trigo, que visa a sua auto-suficiência nesse produto, para a economia de divisas, agrava-se a

morosidade da construção do Tronco Principal Sul por falta de equipamento de importação, comprometendo-se, seriamente, o escoamento da safra de trigo, que cresce auspiciosamente, cada ano. E enquanto isso, rodam pelas rodovias, do Rio Grande do Sul para São Paulo e Rio, e vice-versa, grandes comboios de caminhões *importados*, consumindo gasolina *importada* e exigindo peças *importadas* para a sua manutenção, por força do fluxo obrigatório de mercadorias outras, que chegam ao destino oneradas em dólares, embora se trate de produtos brasileiros para consumo no Brasil.

Ninguém ignora que o atual eixo ferroviário, antiquado e ineficiente, de condições técnicas muito precárias e baixo rendimento, não responde às exigências de transportes normais do sul para o centro industrial do país nem está em condições de atender às solicitações do nosso progresso econômico nem às outras exigências da segurança nacional. Em qualquer sistema geral de viação, a ferrovia deve figurar no seu papel específico de meio de transporte de grandes cargas a grandes distâncias, sob pena de desvirtuar-se o seu emprêgo econômico nas linhas-troncos da circulação das nossas riquezas.

Por outro lado, ela só se justifica quando se estima uma densidade de tráfego mínimo, imprescindível à obtenção de um custo razoável de transporte, o qual pode tornar-se mais elevado do que o do transporte rodoviário, nas linhas de fraca corrente de tráfego.

Desde que não preencha tais condições, seja pelo planejamento inadequado, seja por deficiências técnicas ou de exploração, a ferrovia constituirá elemento oneroso e injustificável em qualquer sistema de transportes, e não resistirá à concorrência fatal das outras vias.

A ação governamental deve intervir no sentido de que as disponibilidades financeiras, que são limitadas, em vez de ser pulverizadas em pequenos empreendimentos sem maior, ou nenhuma, repercussão na economia nacional, sejam firmemente concentradas no apressamento dos que são mais reclamados por essa economia.

A boa política está em planejar, com segurança, para estabelecer prioridades dentro de tais premissas, e esse planejamento baseado no conjunto das necessidades nacionais, em transportes, situará o papel de cada ferrovia no sistema nacional de viação para o fim de programação e execução, de acôrdo com as prioridades e nas condições estabelecidas.

O ponto crítico da execução dos programas de empreendimentos ferroviários tem sido o problema do seu financiamento, que transcende, como é óbvio, o quadro do orçamento normal. Nem mesmo a criação de um Fundo Ferroviário, em bases idênticas às do Fundo Rodoviário, seria meio hábil para atender às necessidades fundamentais vultosas de ampliação do nosso sistema ferroviário.

Aliás, a criação sucessiva de Fundos especiais para a solução dos grandes e numerosos financiamentos, destinados a empreendimentos de base, terminaria por subverter os princípios em que se baseia a elabo-

ração do orçamento da União, além de esgotar a capacidade tributável das fontes normais da receita pública. Além disso, são numerosos os problemas de base que exigem, no Brasil, uma solução extra-orçamentária. O fenômeno é semelhante ao que ocorre em outros países, de estágio de desenvolvimento econômico muito mais adiantado. É o caso, por exemplo, dos Estados Unidos, no que se refere aos chamados "programas de segurança", a respeito dos quais nos permitimos extrair as seguintes considerações do livro citado, de Lincoln-Harvey-Stone: — "Não é de esperar que possamos financiar, a longo prazo, programas que dêem aos Estados Unidos uma garantia de cem por cento de segurança contra qualquer eventualidade. O orçamento do país não é tão grande. Torna-se necessário aceitar alguns riscos previstos e selecionar programas elaborados, cotejando, em face dêles, os recursos totais disponíveis para a segurança. Trata-se, assim, de estabelecer, em tal base, o confronto entre as medidas de segurança, o que não pode ser feito em bases matemáticas rígidas. Ninguém pode comprovar que, estabelecido um total máximo aproximado para as despesas com a segurança, seja preferível desenvolver o programa de energia atômica e reduzir o auxílio exterior, ou aumentar êsse auxílio, reduzindo o efetivo da Marinha, ou conservar o efetivo naval com prejuízo do Exército e da Aeronáutica. Ninguém pode estabelecer com precisão a distribuição certa de recursos financeiros do Estado, o que leva a empregá-los, preferencialmente, em investimentos de benefícios reais para a economia nacional".

Economia significa segurança e a racionalização dos transportes significa economia, além de repercutir, direta e imediatamente, no sistema de defesa do território, sobretudo nos países de grande espaço geográfico, de áreas insuladas do progresso e de grandes vulnerabilidades disso mesmo decorrentes.

DEVER MILITAR E POLÍTICA PARTIDÁRIA

UM LIVRO PARA MILITARES E CIVIS

pelo

MARECHAL E. LEITÃO DE CARVALHO

Livraria Civilização Brasileira

Cr\$ 250,00

RUA 7 DE SETEMBRO, 97

RIO DE JANEIRO