



GIGANTE COM ARTÉRIAS DE ANÃO

Benjamin Medeiros

A precariedade do sistema de transporte terrestre nacional é o assunto a que se refere o sugestivo título deste artigo.

O Brasil é um gigante com artérias de anão. Em seu vasto território acham-se espalhadas inúmeras e pujantes zonas e centros de produção e consumo de produtos agropecuários, minerais e industriais como se fossem órgãos vitais de um gigantesco indivíduo. A ligação entre esses diversos centros é, entretanto, precária, e além de inibir o seu desenvolvimento torna os seus produtos extremamente caros ao chegarem aos consumidores, gerando um estado de anemia geral para o País. Não corre bastante sangue nas artérias do Brasil; não pela exiguidade da produção, mas pela mediocridade dos seus sistemas de transporte que há decênios vêm sendo, gradativamente, abandonados até atingirem o presente estado de quase completa obsolescência e dilapidação. O resultado disso é o estado de debilidade do Brasil. O País está, sem motivos naturais

que o justifiquem, pobre, descapitalizado, devedor remisso, ineducado, indefeso, quando pelos recursos naturais de que dispõe, pela vastidão de seu território, pela variedade de climas e pela sua abundante mão-de-obra poderia ser uma potência industrial e comercial. A situação do Brasil hoje é de alto risco. O hemisfério norte está superpopulado e, em parte, faminto; seus recursos naturais quase todos estão em vias de esgotamento, não mais dentro de séculos mas dentro de decênios; sua população representa 90% da população do globo, suas terras representam 75% das terras habitáveis do planeta.

É inevitável e natural que os países fortes do hemisfério norte lancem olhares cobiçosos para os vastos recursos e as vastas áreas praticamente inaproveitadas por negligência e incompetência das nações pobres do hemisfério sul. Podemos ter certeza de

que nos encontros fechados dos Sete Grandes esse tema já é discutido. Houve tempo em que o antagonismo entre a Rússia e os Estados Unidos nos garantia uma certa segurança. Em caso de agressão poderíamos nos colocar sob a proteção de um ou de outro. Isto acabou. Hoje teríamos que lutar e, certamente, seríamos derrotados. Pouco poderíamos fazer em nossa defesa, porque não temos líderes para nos encorajar, não temos tecnologia nem pujança econômica para nos armar e, mesmo que a tivéssemos, não teríamos estradas para deslocar nossas forças e armamentos. Entre os eventos prováveis no mundo a médio prazo está uma tentativa das potências do Norte de dominarem a Amazônia em nome da ecologia e da "preservação das centenas de milhares de mini e microorganismos af existentes e ainda não estudados pelos cientistas", como dizem as revistas americanas.

É inadiável o início da reabilitação do sistema de transportes do Brasil, sem a qual não se recuperará a economia nem nos poderemos sentir seguros contra intentos hegemônicos externos.

O sistema rodoviário está em estado calamitoso. Cerca de 30% da extensão das estradas federais são considerados não operáveis comercialmente, segundo os padrões internacionais. Dependendo a reparação dessas estradas, trecho por trecho, de alocações de recursos pelo Congresso, obedecem essas alocações, em grande parte, a pequenos interes-

ses políticos e não a critérios técnicos ou de interesse nacional. Além disso, as decisões dos representantes do povo são de tal maneira demoradas que as autoridades rodoviárias federais vêm-se, praticamente, impotentes para reparar o sistema onde e quando necessários. Um exemplo chocante foi o fracasso do *selo de pára-brisa*. Planejado para gerar cerca de US\$ 300 milhões por ano, gerou apenas metade disto, soma que, inerte no Tesouro aguardando alocações, desvalorizou-se com a inflação e, por fim, foi distribuída pelos estados proporcionalmente à influência dos políticos estaduais no Congresso e não conforme as exigências do transporte no País.

No início dos anos 40 o Brasil era o penúltimo país latino-americano em extensão de rodovias pavimentadas. Em situação pior só havia uma pequena ilha no Caribe. Em 1945, com a criação do imposto único sobre os combustíveis e formação do Fundo Rodoviário Nacional (Lei Joppert, nº 8.465, de 27.12.45) destinado à expansão e melhoramento da rede rodoviária brasileira, o DNER tornou-se uma possante e eficaz organização e, em poucos anos, deslocou o Brasil de sua vexatória posição para a de primeiro país latino-americano em extensão de rodovias pavimentadas. Os diretores do DNER eram, então, homens de grande prestígio e capacidade; havia por toda a parte canteiros de obras do DNER e sentia-se, a cada dia, o progresso rodoviário do País, o que levou mui-

tos a proclamarem que o Brasil tinha-se passado, inteiramente, para uma política rodoviária, abandonando as ferrovias. Isso, porém, não traduzia, corretamente, a situação. O Brasil, simplesmente, tentava recuperar o tempo perdido e prover-se de uma rede rodoviária consistente com seu tamanho e suas atividades produtivas. Infelizmente, a certa altura dos governos militares, acabou-se a destinação específica do Imposto Único para as rodovias e este foi para o chamado Fundo Geral. Daí em diante começou a decadência do sistema rodoviário brasileiro, que se vem intensificando, ao ponto de consistir hoje um risco, centenas de vezes maior, para pessoas, veículos e cargas, viajar pelas rodovias do que pelas aerovias.

Das rodovias estaduais só São Paulo cuida com proficiência. Só nesse estado são encontradas estradas que podem ser classificadas como auto-estradas de padrão internacional. O Estado do Rio de Janeiro é paupérrimo em estradas, e as que o atravessam em demanda do interior do Brasil via Petrópolis, Belo Horizonte e Brasília, são, positivamente, ridículas, como a BR-040, conhecida como a Rio—Petrópolis, que mantém até hoje os padrões com que foi construída em 1928 por Washington Luiz e está, presentemente, em estado de pré-colapso, com a pavimentação trincada, infiltrada e ameaçada de grandes deslizamentos.

Das rodovias municipais nem é bom falar. Quando pavimentadas são,

na maioria, meros caminhos de terra compactada com uma *glace* de asfalto em cima, indignos de serem chamados estradas de rodagem.

Nos países avançados é aceita a regra de que, grosso modo, para cada dólar investido na manutenção de boa pavimentação nas rodovias corresponde um acréscimo de cerca de 4% no PNB, se todos os benefícios e ausência de perdas forem computados. Esse aumento, obviamente, se reflete no nível de vida da população.

O sistema ferroviário, salvo por raras exceções, está em deplorável estado de dilapidação. Salvam-se as estradas administradas pela CVRD, isto é, a Vitória—Minas e Carajás, alguns trechos da bitola larga da antiga E. F. Central do Brasil, principalmente a “Linha do Centro” na rota Belo Horizonte, o ramal de São Paulo e alguns trechos da FEPASA. O restante da rede ferroviária é toda obsoleta e pouco coopera para o transporte de carga no Brasil. Enquanto a porcentagem típica para o transporte ferroviário no mundo avançado é da ordem de 40%, no Brasil é de 21%, sendo 14% devidos ao transporte de minério de ferro, carvão e calcáreo para as companhias siderúrgicas e para exportação. O transporte de carga geral e grãos é, assim, de apenas 7%, o que pode ser considerado desprezível à vista do que deveria ser em um país de nossa extensão, com um PIB de US\$ 230 bilhões.

A rede nacional, quase toda construída no século passado e até os anos 30, endereçava-se na época às zonas

e centros de produção então existentes, às poucas grandes cidades e aos portos de exportação. Visava, além disso, ao transporte de passageiros. A produção do Brasil de granéis e de produtos industriais era pequena. Embora de modesta capacidade de transporte, as estradas de ferro, principalmente da região sul e sudeste do Brasil, davam conta do recado. A Central do Brasil, a Cia. Paulista de Estrada de Ferro, a Mogiana, a Sorocabana, a Santos, a Jundiaí e outras menos importantes, transportavam considerável volume de carga. Com o enorme desenvolvimento do Brasil após 1964, a rede ferroviária tornou-se inteiramente inadequada. As grandes regiões produtoras expandiram-se e/ou deslocaram-se para outras paragens do País. Numerosos novos centros de produção industrial e extrativa surgiram por todo o território. Nossa rede ferroviária ao invés de expandir-se e ir ao encontro desses novos focos de produção e consumo retraiu-se, mirrou como um ser humano em idade proecta. Os 36 mil quilômetros que já tivemos foram reduzidos a apenas 30 mil, e esses trinta mil não mais se ajustam geograficamente à atual localização de nossas novas zonas e centros produtores e consumidores. Como se diz nas artes gráficas, a malha ferroviária brasileira não está mais *em registro* como a malha produtiva e consumidora do País.

Essa situação levou um brasileiro espirituoso a dizer: "Deus foi malvado com o Brasil. Colocou nossas estradas de ferro longe de nossas minas e de nossos centros de produção."

A reconstrução das estradas de ferro brasileiras é tarefa absolutamente inadiável. É preciso que seja dada alta prioridade à recuperação e/ou substituição das linhas e equipamentos imprestáveis, em seguida suprimir os grandes gargalos que hoje estrangulam a produção brasileira e encarecem todos os seus produtos, tanto para o mercado interno quanto para o externo.

É indispensável construir-se uma nova descida de Curitiba para Paranaguá, onde está, provavelmente, o maior gargalo ferroviário brasileiro. É imensa também a importância de construir-se um novo tronco principal sul, vindo de Candiota até Belo Horizonte, com capacidade mínima de 50 milhões de toneladas/anos em cada sentido, capaz de operar com trens de mais de 5 mil toneladas/úteis e uma velocidade de percurso superior a 50km/h, sob quaisquer condições atmosféricas. O tronco principal sul atual tem uma capacidade média anual de apenas dois milhões de toneladas, o que no concentrado período das safras de grãos nada significa.

O que adianta o Governo conceder para este ano financiamento para o que se espera ser a maior safra de grãos do País (100 milhões de toneladas), se grande parte da mesma vai ser perdida por falta de transporte, silagem, uma vez que nem mesmo a nossa frota de caminhões é capaz de transportar tal tonelagem.

Têm grande prioridade, também, as estradas de ferro no sentido leste-oeste já projetadas e em início de

construção, ligando Mato Grosso, Goiás e Minas Gerais com os grandes centros de consumo e portos de embarque do leste brasileiro.

A equipe que dirige os destinos do Brasil hoje não conhece *o trem*. A idéia que dele fazem é a de um mecanismo obsoleto, desengonçado, que descarrila em cada curva, tomba nos precipícios e provoca *déficits* terríveis cada ano. Mas não é desse trem que falamos. Quem quiser ver trens modernos, mesmo no Brasil, basta visitar a Vitória—Minas e Carajás, onde operações ferroviárias de alta produtividade e economicidade têm lugar, dirigidas por dedicados brasileiros que fazem dessas estradas exemplos para o mundo. Embora menos provida de recursos, a velha Central do Brasil e mesmo a FEPASA têm trechos que podem ser considerados bem equipados e bem operados. Essa equipe dirigente precisa pôr-se a par do que está acontecendo no mundo. Para isso não é preciso gastar verbas imensas em viagens; basta que assinem algumas revistas, como a *Railway Age*, americana, a *Railway Gazette* e a *International Railway Journal*, inglesas, e outras. Vê-se por essas revistas como crepita no mundo inteiro o desenvolvimento ferroviário.

Nos EUA têm sido desenvolvidos vagões com desenhos inteiramente diferentes dos modelos clássicos, com relação extremamente favorável de peso útil e tara e com configuração tal que os torna extremamente manejáveis e econômicos. A indústria bra-

sileira tem capacidade não só mecânica como tecnológica para, em pouco tempo, produzir esse material. Na Europa as revistas especializadas sobre o assunto transbordam de novidades no setor de locomotivas e trens de passageiros rápidos e econômicos. O transporte de passageiros por via ferroviária não é problema urgente no Brasil. Não afeta tão profundamente a economia. Não temos vias para tráfego de alta velocidade; o avião e o ônibus ainda são meios aceitáveis. O nosso problema magno é o transporte de cargas, que hoje, excluído o minério, o calcáreo e o carvão para as siderúrgicas, resume-se a 7% do total transportado no Brasil.

A intensificação do transporte ferroviário no Brasil por meio de trens modernos traria imensas vantagens econômicas. De uma maneira geral, pode-se considerar que o transporte de cargas via ferroviária por trens modernos e competentemente aproveitados pode ser feito a um custo que varia de 1/4 a 1/8 do custo do transporte por caminhões.

Nas rotas citadas no início deste artigo, enorme economia poderia ser obtida substituindo-se o caminhão pelo trem, pois em tais trechos há os milhões de toneladas de carga para justificar os investimentos requeridos pelas ferrovias.

Uma experiência pode ser feita para comprovar a existência do volume de tráfego que poderia ser desviado para as ferrovias. Se na rodovia BR-116 Rio—São Paulo—Curitiba e

na BR-110 de Curitiba para o sul, ou na BR-381 São Paulo—Belo Horizonte for interrompido o tráfego por uma hora em cada direção formar-se-ão filas quilométricas de caminhões que aí ficarão, impacientemente, esperando a liberação, com seus motores queimando precioso óleo diesel, e equipagens altamente dispendiosas à espera de se movimentarem. Cada fila de cem a cento e cinquenta caminhões equivale, aproximadamente, a um trem de 40 a 60 vagões que poderiam oferecer o mesmo transporte por um preço muito mais baixo. Ao invés de termos cerca de 100 a 150 motores diesel de até 240 cavalos teríamos uma ou duas locomotivas de 2.000 HP e uma equipagem de dois homens. O consumo de óleo diesel no transporte rodoviário no Brasil representa 74% do consumo total de óleo no Brasil. O consumo das estradas de ferro representa 4%. A substituição de caminhões por trens reduziria, drasticamente, o consumo de óleo diesel, que constitui, atualmente, um ônus enorme para o País, uma vez que a produção de um barril de óleo diesel acarreta, inevitavelmente, uma produção de meio barril de gasolina que não tem aplicação no Brasil e é vendida para o estrangeiro a preços não remuneradores.

A exposição acima não é um apelo às autoridades para que cuidem do aspecto técnico dos meios de transportes, mas sim um apelo veemente para que cuidem do aspecto econômico-social da questão de transportes,

que é uma das mais descuidadas do País.

O transporte é um elo indispensável no mecanismo produtivo do País, constituído pela seqüência *Produção-Transporte-Comercialização*. As duas extremidades dessa seqüência estão bem cuidadas pela iniciativa privada e por algumas estatais. O elo intermediário — o transporte — naquilo que depende do Governo, está, totalmente, abandonado. É o *missing link* da cadeia. Tão descuidado é este elo no Brasil que seu uso custa muitas vezes mais do que os custos da produção e/ou da comercialização. Somando-se a esses custos os sufocantes impostos brasileiros, tidos como os segundos maiores do mundo após os da Suécia, a abundância potencial deste País é transformada em penúria, miséria e fome para grande parte de sua população.

O mais grave é que este estado de coisas não se deve à falta de dinheiro recolhido do povo, mas sim ao seu esbanjamento para prover às elevadas categorias da burocracia do governo remuneração e privilégios mirabolantes, em troca dos quais pouco fazem de útil para o País. Na maioria bacheiros ou, simplesmente, *mazombos*, como dizia Viana Moog, parecem nem sequer perceber que são empilhados ao progresso do País.

Nota: Não foram abordados neste trabalho os transportes marítimo e hidroviário que, por si só, constituem tão vasto assunto que merecem um artigo separado. É, entretanto, promissor o progresso de transporte em barcaças feito no

complexo Tietê-Paraná descrito na *Revista Ferroviária* de abril próximo passado que trata do assunto de maneira extremamente informativa.

Quanto à cabotagem, salvo pelos petroleiros, está morta devido à legislação relativa à marinha mercante e à operação dos portos.



O Professor BENJAMIN AGUIAR DE MEDEIROS é engenheiro civil-eletricista, dedicando-se, como atividade principal, ao projeto e fabricação de equipamentos eletrônicos e ferroviários. É presidente da firma Fonseca Almeida Comércio e Indústria S.A. O estudo ora publicado data de março do corrente ano, mas continua perfeitamente válido como uma abalizada contribuição para o grande debate econômico em curso no País.

Quem trabalha pela segurança do país tem que ter mais tranqüilidade.

Quem trabalha tanto pela segurança do país sabe que a qualquer momento pode contar com a agilidade e eficiência do GBOEX. Planos de saúde, seguros ou pecúlio, faça o seu

com a maior empresa de previdência privada da América Latina, ao lado das Forças Armadas há 78 anos. Na hora de pensar no futuro, a experiência do GBOEX é a sua segurança.

GBOEX. CONFIANÇA NO PRESENTE, SEGURANÇA NO FUTURO.



**GRÊMIO
BENEFICENTE**