

# FERROVIAS VERSUS RODOVIAS NO BRASIL

Cap. Int.  
ORESTES BLOIS NETTO

Tornou-se hábito em nossos dias a luta Rodovias X Ferrovias. Se um jornalista atribui em seu matutino determinado progresso no desenvolvimento de uma região, face a uma nova ferrovia, imediatamente o vespertino opositor identifica outro feito rodoviário em contraposição. Se a revista "A" aponta esta ou aquela estrada de ferro como sendo altamente deficitária — verdadeira chaga na balança nacional — a revista "B", em sua próxima edição, traz à baila as precárias condições de funcionamento de tal rodovia.

— Intermináveis polémicas são mantidas: rodovia ou ferrovia? Essa polémica, a nossos olhos, nada constrói, e prova apenas o total desconhecimento de um dos principais, senão principal, problema do entrave ao desenvolvimento econômico brasileiro — o transporte.

Não iremos, nesta impressão pessoal, corroborar com o "matutino" ou o "vespertino", com este ou aquele autor. Faremos uma rápida exposição de problemas, resultantes e prováveis soluções onde procuraremos através de comparações estatísticas colaborar para o apuramento de uma luta insana que somente ao nada ou à dúvida conduz.

## 1.0 — Ferrovias — Problemas Resultantes — Prováveis Soluções

"A finalidade precípua da ferrovia, dentro do princípio da adequabilidade de cargas, é a de transportar cargas pesadas (minério, carvão etc.) de baixo valor unitário a grandes distâncias. Passageiros, cargas perecíveis e cargas de pequeno volume e maior valor não devem ser transportadas por ferrovias".

Há, todavia, senões que, em virtude de um nascimento prematuro e sem qualquer senso de política globalizadora, tornaram-se inevitáveis e que hoje constituem problemas reais e insofismáveis no sistema ferroviário brasileiro.

### 1.1 — A pluralidade de bitolas

Verdadeiro absurdo, em política ferroviária, demonstra claramente uma ausência inicial de um órgão normativo central, provocando uma falta de entrosamento das linhas férreas. Esta desarticulação faz



com que um carregamento qualquer embarcado num ponto "A" com destino a um ponto "B" seja forçado a uma baldeação num ponto "C" (desencontro de bitolas), onerando consideravelmente o preço da carga, pois implica em braço humano e desperdício de tempo útil.

Há, atualmente em nosso país, meia dúzia de metragens diferentes de bitolas: 1m, 1,60m, 1,44m, 0,66m, 0,60m e 1,68m. Entretanto, esse erro já foi, em parte, reparado. O Novo Plano de Viação Nacional já estabelece a bitola de 1,60 ao Sul de Brasília (aproximadamente entre 15º e 16º latitude S), com a finalidade de estabelecer uma única metragem de bitola no Chamado Quadrilátero do Poder Econômico — Brasília, Belo Horizonte, São Paulo, Rio de Janeiro.

## 1.2 — Traçados Antieconômicos

Com o fito de evitar as chamadas "obras de arte", o traçado ferroviário brasileiro faz inveja a sinuosos labirintos.

Amyr Borges Fortes, em seu livro, "Aspectos dos Transportes no Brasil", cita um desses emaranhados traçados que embora desolador não deixa de ser pitoresco.

"Um trem partindo pela manhã de Passo Fundo com destino a Porto Alegre, ao chegar à noite, a Santa Maria, estará mais longe de Porto Alegre do que quando se achava em Passo Fundo".

Inúmeros problemas ferroviários poderíamos aqui apontar, tais como:

- Tração;
- Conservação do material rodante e da via permanente;
- Concorrência das aquavias e rodovias.

## 2.0 — Principais Resultantes desses Problemas

### 2.1 — Linhas Antieconômicas

Caso típico da tão decantada E. F. Madeira — Mamoré (altamente deficitária). É este fato explicado face a aludida estrada servir a regiões de baixo potencial geoeconômico. Em 1964, a despesa foi 750% maior do que a arrecadação; no mundo, o deficit de 50% já é considerado intolerável. A E. F. Madeira—Mamoré caminha indubitavelmente para o seu fim, aliás, há no Brasil cerca de 5 mil quilômetros de estradas de ferro deficitárias que também atingirão em dias não muito distantes o total desaparecimento. Por outro lado, podemos citar como estradas de ferro lucrativas aquelas enquadradas dentro do princípio de adequabilidade de cargas, ta's como: Est. de Ferro Amapá, Vitória—Minas, Sorocabana, Santos—Jundiá e ultimamente (desde 1967) a E. F. D. Teresa Cristina.



## 2.2 — Baixa densidade de Tráfego

A média mund'al varia em tôrno de 2.500.00 toneladas enquanto que, no Brasil, esta média é de aproximadamente dez vêzes menor.

## 3.0 — A RFFSA, sua Extensão, seus Traçados

É rotina em nossos dias lermos em manchete — A RFFSA é o sistema ferroviário mais antieconômico do mundo! Foi de 200 bilhões (antigos) o deficit anual!

Até o presente momento apresentamos, despojados de qualquer indumentária, os problemas reais da nossa RFFSA, sem mesmo ter o pudor de esconder aquêle ou êsse ponto ma's sensível. Mas, perguntariamos nesta oportunidade, quantos de nós sabemos de fato o que é a RFFSA? Quais seus traçados? Sua extensão?

São as seguintes as unidades de operação em funcionamento:

— E. F. Madeira—Mamoré — 366 km; E. F. S. Luís—Teresina — 452 km; Rêde de Viação Cearense — 1.759 km; Rêde Ferroviária do Nordeste — 2.850 km; V. F. F. Leste Brasileiro — 2.469 km; Viação Férrea Centro-Oeste — 4.105 km; E. F. Leopoldina — 2.496 km; E. F. Central do Brasil — 2.983 km; E. F. Santos—Jundiaí — 139 km; E. F. Noroeste do Brasil — 1.636 km; R. V. Paraná—Santa Catarina — 3.006 km; E. F. D. Teresa Cristina — 273 km; E. F. Santa Catarina 180 km; V.F.R. Grande do Sul — 3.400 km.

Essas linhas totalizam 26.113 km, sendo: 246 km em bitola de 0,76m, 24.127 km em bitola de 1,00m e 1.740 km, em bitola de 1,60m; dêsse total, existem eletrificados 1.312 km.

Tornam-se um tanto enfadonhos e até mesmo cansativos os dados supracitados se jogados sêcamente como o foram, porém se fizermos determinadas comparações, queremos crer, os números tomarão formas concretas. Senão, vejamos:

— “A linha de contôrno do Brasil, incluindo a orla marítima, é de 23.127 km. O total de linha da RFFSA (26.113 km), excede essa distância em 2.986 km, ou seja, mais da metade do valor do eixo Norte-Sul do país (4.320 km)”.

— “A extensão das linhas eletrificadas da RFFSA, em todo o Brasil, é de 1.312 km; maior que a distância em linha reta, entre Rio e Pôrto Alegre (1.125 km) ou entre Brasília e Salvador (1.030 km)”.

— “Os 50 milhões de dormentes existentes nas linhas da RFFSA, dispostos lado a lado, formariam uma ponte de 12 mil km com 2 metros de largura, numa extensão maior do que a distância, em linha reta, que vai do Rio de Janeiro ao Cairo (11.553km)”, ou é aproximadamente igual ao diâmetro da Terra (12.756 km).



— “O total de 765.700 toneladas de animais transportados pela RFFSA, em 1963, é equivalente à tonelage de bovinos abatidos nos Estado do Ceará (21.458 t), Pernambuco (42.832 t), Bahia (88.318 t), Rio de Janeiro (78.192 t), São Paulo (476.065 t), e Paraná (5.812 t),

— “A RFFSA consumiu 213 milhões de kwh em 1963, ultrapassando, assim, de 7 milhões a energia destinada ao consumo domiciliar das regiões Norte (47 milhões de kwh) e Centro-Oeste (68 milhões) e mais cinco Estados do Nordeste: Maranhão (8 milhões), Piauí (10 milhões), Ceará (36 milhões), R. G. do Norte (12 milhões) e Paraíba (25 milhões).

#### 4.0 — Soluções Prováveis para os Problemas Ferroviários

Acredito terem ficado demonstrados, durante esta síntese, os nossos principais problemas ferroviários e em função deles as soluções que se nos apresentam facilmente. É mister, entre outras:

A unificação de bitolas, substituição por rodovias ou aquavias de linhas antieconômicas, a modificação do sistema de tração, a renovação do material ferroviário, a revisão tarifária etc. . .

#### 5.0 — Conclusão

Outro motivo não foi, senão o de procurar um ponto final para esta disputa insensata entre dois meios de transporte que nos levou a esboçar esta idéia de defesa a favor das FERROVIAS. É preciso que entendamos de uma vez para sempre que a problemática gira em torno de adequabilidade de cargas e distâncias a percorrer. Se o objetivo é a construção de uma rodovia ou o desaparecimento de uma ferrovia, este alvo deve ser atingido com o pensamento voltado tão-somente para a adequabilidade de carga que deva ser transportada. Não se pode permitir é que a política com intuits totalmente particulares se faça sentir nessas oportunidades. Evitar as chamadas “obras de arte” (pontes, túneis etc) com propósitos de inaugurações prematuras ou mesmo econômicos constitui verdadeiros crimes de lesa-Pátria.

Concluiremos citando uma lei estabelecida pelo Prof. Gilberto Alves, que a nossos olhos identifica-se tanto para as rodovias como para as ferrovias.

“Estradas de baixo custo de construção são de alto custo operacional e inversamente, as de alto custo de construção de baixo custo operacional”.