

Rodoviarismo e infraestrutura

Helio Duque

A paralisação dos transportadores de cargas escancarou realidade sempre ignorada: o modal rodoviário é responsável por dois terços da movimentação da riqueza nacional. Os reflexos diretos se refletiram no estrangulamento, circulação e abastecimento de produtos, afetando diretamente a população. O movimento iniciado pelos transportadores autônomos, que são minoritários, foi transformado em "lock out". Estimulado pelos donos de grandes empresas transportadoras que detém o monopólio do setor, fazendo da sociedade refém e prisioneira do desabastecimento geral. "Lock out" é delito econômico contra os interesses nacionais, definido na Constituição. A dependência da economia brasileira ao rodoviarismo não é saudável para o desenvolvimento. Retrata o abandono, ao longo do tempo, e a falta de política pública de investimentos nos setores ferroviário e hidroviário. Falta visão estratégica.

Na segunda metade do século XIX e no século XX, até a década de 50, o modal ferroviário teve expressiva importância. Tinha 35.623 quilômetros, hoje responde por 29.000 quilômetros. A partir do governo JK, com a implantação da indústria automobilística, o rodoviarismo com a abertura de estradas prevaleceu. Na produção de veículos o País está entre os dez maiores produtores do mundo. Não obstante, o consumidor brasileiro paga por um veículo os preços mais altos do mundo, pela razão da incidência tributária ser anormal. Recebendo incentivos recorrentes de todos os governos que usufruem, em contrapartida, de carga de impostos escandalosos.

O incentivo, por consequência, ao rodoviarismo é consequência direta. Nos países desenvolvidos o modal ferroviário é fundamental para a movimentação da sua produção. No Brasil, inexistia em passado recente, e inexistem no presente, investimentos na infraestrutura em que o trem seja o grande transportador de riquezas. Para efeito comparativo, nos EUA a malha ferroviária é de 226.612 quilômetros. Na Europa, ligando mais de 20 países, é de 250.000 quilômetros. No Brasil é de 29.000 quilômetros, transportando cargas 94% e 6% transporta passageiros.

O comparativo demonstra a carência de ferrovias na vida nacional. A paralisação dos caminhoneiros demonstrou que uma nação

continental não pode ignorar a importância das ferrovias. Os economistas Armando Castelar e Leonardo Ribeiro, no livro "Regulação das Ferrovias", alertam que o uso de caminhões nas estradas brasileiras atingiu níveis indesejáveis, destacando que algumas iniciativas importantes vêm acontecendo. Além da ferrovia Norte-Sul, investimentos no Centro-Oeste estão ocorrendo. A Ferrogrão, ligando Mato Grosso ao Pará e a Fico (Ferrovia de Integração Centro-Oeste), são projetos de investimentos importantes, que enfrentam os gargalos do transporte de cargas regional e mostram o caminho de futuro para as exportações.

Atualmente, o transporte de cargas por caminhões é responsável por 62%. As ferroviárias transportam 22% e as hidrovias (fluvial e marítima) e afins, 15%, ficando 0,4% por via aérea para cargas mais sofisticadas. Mais uma vez o comparativo: nos EUA, o transporte pela malha ferroviária é de 42,8% e o rodoviário 26,6%. As hidrovias, dutos, gasodutos e afins, representam 25%. O transporte aéreo está na média brasileira com 0,4%. Com dimensões continentais os dois países adotam no modal de transporte de cargas caminhos diferentes.

Os futuros governantes brasileiros, se comprometidos com o desenvolvimento, deveriam aprofundar as parcerias público/privada e investir em ferrovias. A Confederação Nacional de Transportes estima em 300.000 quilômetros as estradas no País. A grande maioria são rodovias sem asfaltamento. Do total, 12,4% estão asfaltadas. Vale dizer, para cada 1.000 quilômetros, 25 são asfaltados. Nos EUA, para cada 1.000 quilômetros, 438 são asfaltados. Mais uma vez, o comparativo demonstra que as distâncias são abissais, retratando realidade cruel: a infraestrutura, apesar da equivocada prioridade ao rodoviarismo, é caótica e fator determinante para graves obstáculos ao desenvolvimento nacional.

Hélio Duque é doutor em Ciências, área econômica, pela Universidade Estadual Paulista (UNESP). Foi Deputado Federal (1978-1991). É autor de vários livros sobre a economia brasileira.