

Transportes e desenvolvimento. Um binômio inseparável



PAULO AUGUSTO VIVACQUA,
Engenheiro, presidente da Academia Nacional de Engenharia (ANE) e professor da UFES.

O Brasil é o quarto maior país em área contínua do planeta: a distância entre o Rio de Janeiro e o Acre equivale à de Lisboa a Moscou. São dimensões continentais que exigem grande esforço para serem vencidas e tornam nosso sistema de transportes peça central obrigatória de nosso planejamento estratégico. Entretanto, largamente ignorada.

Como os custos para vencer distâncias são um dos mais importantes obstáculos à atividade humana (e ao crescimento econômico), os grandes países desenvolvidos não cessam de procurar reduzi-los. Porém, entre nós, através de décadas, os longos trajetos, de pesadas cargas e grandes fluxos, são vencidos predominantemente por rodovias. Faixa, como sobejamente sabido, própria das ferrovias e, onde possível, da navegação. Anormalidade que, dentre diversos, outros, efeitos nefastos, nos impõe uma ocupação territorial desequilibrada, caracterizada por uma vasta região interior, de acesso caro e difícil, pouco povoada, adjacente a uma faixa costeira concentrando quase 80% de nossa população e economia (e uma das grandes megalópoles do planeta: a conurbação Rio – São Paulo).

Para ilustrar a escala dos problemas causados por nosso sistema de transporte, imaginamos o Brasil dotado de uma matriz semelhante a do Canadá (com sua participação equilibrada de rodovias, ferrovias e navegação, atuando em suas faixas econômicas próprias) e calculamos os benefícios resultantes.

Os cálculos foram efetuados tendo presente a experiência que vivenciamos no desenvolvimento dos grandes corredores ferroviários de Carajás, Norte Sul, Ferro-norte e Centroleste. Os resultados obtidos (números de alguns anos atrás, quando realizamos a simulação, acu-

mulados para um período de 25 anos) foram notáveis: ao longo do período a taxa de crescimento do PIB sofreria um aumento médio, adicional, de cerca de 1% ao ano; seriam arrecadados 660 bilhões adicionais em impostos; economizados 130 bilhões em manutenção rodoviária; 30 bilhões em acidentes; 600 bilhões de reais em óleo diesel (evitando-se a emissão de 800 milhões de toneladas de dióxido de carbono (uma significativa contribuição à mitigação do aquecimento global); as empresas economizariam cerca de 800 bilhões de reais em fretes (uma extraordinária soma a ser investida em suas atividades, aumentando competitividade, reduzindo preços, ampliando mercados e aliviando pressões inflacionárias).

As ligações ferroviárias e entre a vasta região central e a faixa litorânea do país, (reduzindo os elevados fretes atuais) induziriam no interior um novo ciclo de desenvolvimento, gerador de mais de 30 milhões de empregos, em centenas de novas cidades, absorvendo grandes fluxos migratórios das cidades costeiras, aliviando sua sobrecarga e congestionamento.

E os investimentos públicos, em infraestrutura, retornariam amplamente multiplicados, sob forma dos impostos adicionais gerados no período. E como importante consequência do processo, poderíamos criar uma poderosa indústria ferroviária própria, desenvolvendo a tecnologia, engenharia, construção, fabricação de equipamentos, vagões, locomotivas, etc.

Em particular a agricultura, uma das grandes vítimas da situação atual, seria grandemente beneficiada, como demonstrado pelas centenas de milhões de reais economizados em fretes pelo Corredor Centroleste (que organizamos entre Goiânia e Vitória) onde 1800 km de ferrovias já transportaram dezenas de milhões de toneladas de grãos, embarcando-as em navios de até 120.000

toneladas. Como demonstrado pelo Corredor Norte Sul – Carajás – Itaqui, apoiado no qual promovemos a criação do polo produtor de grãos de Balsas (Sul do Maranhão), também com transportes acumulados na casa das dezenas de milhões de toneladas. Imagine-se, portanto, o efeito da transformação da matriz sobre o setor agrícola como um todo.

Estamos, portanto, diante de um projeto transformador do país, cuja realização depende da ação organizada da sociedade, dos usuários e dos investidores, contrapondo-se às forças que vêm controlando nossa política de transportes por mais de meio século. Os custos do status quo são catastróficos, e seu esquema mantenedor aparentava, até recentemente, ser indestrutível. ■