



Brasil ferroviário: estranho e dispendioso arquipélago

Alexandre Santos

Comentário sobre problemas da malha ferroviária brasileira.

Entre os diversos aspectos nos quais o Brasil se destaca como mau exemplo está o transporte ferroviário – considerado mundialmente o segundo mais barato, atrás, apenas, do modal aquático.

A extensão e densidade da malha ferroviária do Brasil – um país costeiro e, ao mesmo tempo, continental, com mais de 8,5 milhões de km – é ridícula, especialmente se considerarmos que o conjunto das linhas em funcionamento não alcança sequer 25.000 km e, ainda que, por conta das diferentes bitolas, as estradas de ferro não se interligam. Infelizmente, do ponto de vista ferroviário, o Brasil é um dispendioso e rarefeito arquipélago, com malhas rarefeitas e isoladas. Isto, naturalmente, tem uma razão de ser, pois, se, de um lado, a pequena extensão das linhas férreas é fruto do bem sucedido lobby da indústria automobilística, de outro, a variedade de bitolas que impede o diálogo das ferrovias, fazendo de cada trecho a parte de um todo desconexo, é fruto de um equívoco estratégico do governo da União.

Em alguns países, o transporte de cargas à distâncias que ultrapassam certo parâmetro – 600 km na maior parte dos casos – é obrigatoriamente feita por via férrea ou aquática. Desta forma, além de baratear a produção e o consumo pela redução do custo de transporte, os modais mais econômicos são estimulados.

No Brasil não há este cuidado.

A despeito das dimensões continentais do país, o transporte ferroviário parece alvo de campanha de desmonte com claro objetivo de inviabilizá-lo como alternativa ao transporte rodoviário e elemento de integração nacional. Ao que parece, jamais o governo cogitou interligar o país por ferrovias, usando ou deixando usar a farra de bitolas como estratégia para impedir que uma mesma composição possa circular pelo País.

Mas, isto é apenas parte de um problema que envolve, além da desconexão, a distribuição geográfica e a extensão das linhas. Seguramente, quando, em 1854, inaugurou o transporte ferroviário no Brasil, percorrendo os 14,5 km da estrada que ligava a praia de Estrela ao Fragoso, no Rio de Janeiro, o Barão de Mauá não tinha sonho tão acanhado. Talvez, no início, ao apontar a construção de 1.000 km de estradas de ferro nos primeiros vinte anos, até tenha ficado entusiasmado.

Mas, como diriam os mais antigos, o arranque inicial foi 'fogo de palha'.

Na realidade, além de ter crescido pouco – muito menos do que recomendam a extensão territorial e o potencial econômico do País – a malha diminuiu. Depois de ter chegado a 29 mil km em 1922, no centenário da independência, e alcançado 34,207 mil km nos tempos da estatal REFFESA, por não merecer destaque na escala de prioridades do governo, especialmente a partir da década dos 80, a ferrovia brasileira foi sucutada e refluíu. Hoje, mal conservada, a ferrovia brasileira não alcança 25 mil km (dos quais, só 1,12 mil km eletrificados), estando presente em apenas 22 Estados.

É preciso acordar a Nação para o problema. Mesmo que – talvez por estar absorvida pelos afazeres do dia-a-dia e anestesiada pela distração fácil permitida pelos meios de comunicação – não se sinta estimulada à discussão dos grandes temas nacionais – entre os quais desponta a integração ferroviária do País –, a sociedade brasileira não pode ficar alheia ao descaso com o transporte ferroviário, pois sua débâcle a impede de desfrutar menores custos produtivos e, portanto, preços mais baixos.

É hora do governo dedicar maior atenção ao transporte ferroviário, considerando-o um instrumento econômico de barateamento dos custos produtivos e, também, um elemento estratégico de integração nacional.

(*) Alexandre Santos é presidente do Clube de Engenharia de Pernambuco

Artigo publicado no Blog do Magno, em 20 de agosto de 2009
http://www.blogdomagno.com.br/templates/blogdomagno/index.php?cod_pagina=51063