

## **Uma política de transportes (O Dia, 10/01/90)**

MIGUEL BAHURY

---

O setor de transportes presta um serviço público essencial, indutor do desenvolvimento urbano e regional e catalisador dos deslocamentos indispensáveis que possibilitam o acesso à habitação, saúde, educação e saneamento básico.

Apesar da importância tão vital, o setor não tem recebido, historicamente, a prioridade devida. A falta de um planejamento eficaz e de estruturas institucional, organizacional e gerencial adequadas e a carência de recursos têm contribuído para a queda na qualidade dos serviços prestados, bem como impossibilitado a manutenção e a ampliação da rede de transportes no País.

Na presente década, os investimentos no setor decresceram de 0,98 a 0,54% do PIB e de 4,28 a 2,75% da formação bruta de capital fixo, comprometendo seriamente todas as modalidades de transporte.

O sistema rodoviário nacional, com uma rede da ordem de 1.500.000 km, dos quais apenas 8% são pavimentados, constitui-se no modo principal de transportes devido à opção política tomada a partir da década de 40 e acentuada a partir do governo de Juscelino Kubitschek.

Apesar da extensão, a densidade da malha rodoviária pavimentada é significativamente inferior à de países da Ásia, África e América Latina e 50 vezes menor que a dos EUA.

O sistema ferroviário, com uma extensão de cerca de 30.000 km, tem uma malha substancialmente menor do que a dos EUA e de países com dimensões muito inferiores, como os países europeus.

Ao contrário da Europa da Europa e dos EUA, onde o trem (transporte de passageiros e cargas) e o metrô (transporte de passageiros) se constituem nos principais modos de transporte, no Brasil a situação é completamente distinta, quadro este que deve ser revertido.

O transporte hidroviário interior e o marítimo de cabotagem refletem uma realidade ainda mais dramática, pois o primeiro participa apenas de 1% na movimentação interna de bens, apesar da malha hidrográfica invejável de 50.000 km de extensão navegável, que é a maior do mundo, enquanto a movimentação de cabotagem caiu de 4,3 milhões de toneladas de cargas transportadas, em 1956, para 1 milhão atualmente.

Em síntese, os sistemas rodoviário, ferroviário e aquaviário apresentam graves problemas econômico-financeiros, baixa oferta, deterioração acelerada de infraestrutura, manutenção e operação precárias e ineficiências gerencial e operacional.

Diante desse quadro, torna-se premente uma política para o setor de transportes, que deve contemplar prioridade à organização institucional, à elaboração de um plano diretor e ao aperfeiçoamento do modelo gerencial, abrangendo todos os tipos de deslocamento.

Tornam-se urgentes a conservação, recuperação e ampliação das redes, possibilitando sensível melhora e economia no transporte de cargas e substancial acréscimo na oferta de passageiros, principalmente no transporte urbano por trem, cuja demanda diária, nas regiões metropolitanas do Rio e São Paulo, por exemplo, atinge apenas cerca de 800 a 900 mil passageiros/dia.

No transporte urbano deve-se priorizar o transporte público sobre o individual, ampliando-se não só a participação das ferrovias, como da navegação, e racionalizando-se o transporte rodoviário.

O transporte intra e inter-regional de passageiros e bens deve ser estruturado para apoiar os programas de reforma agrária e desenvolvimento rural, possibilitando o acesso do homem à terra e a outros meios de produção. Deve-se dar prioridade ao abastecimento interno, mediante a ampliação e integração dos sistemas rodoviário, ferroviário e hidroviário e de melhorias das condições das vias alimentadoras.

No tocante à questão energética, devem ser incentivados modos de maior eficiência econômica e energética, pois o setor concentra 76% do consumo nacional de óleo diesel, e a modalidade rodoviária responde por 70%, comprovando que esse modo de transporte deve receber atenção prioritária na política de racionalização do consumo e de buscas de fontes alternativas de energia, visando a reduzir pressões sobre as importações de petróleo, endividamento externo e inflação além de contribuir para a redução da poluição ambiental.

Além da informatização, o desenvolvimento tecnológico também é fundamental, devendo-se adotar tecnologias que adaptem veículos e equipamentos às exigências e necessidades de conforto e segurança da população.

No transporte aquaviário, a falta de uma política nacional e de uma legislação adequada, a inexistência de programas de desenvolvimento, a falta de estímulo às indústrias do setor e deficiências de integração têm relegado os transportes hidroviário interior, marítimo de cabotagem e o internacional a um plano secundário, tornando-se necessário incentivar a criação de infraestruturas mínimas, estimulando a criação e organização de empresas estivadoras, a armação de cabotagem e a indústria naval.

Quanto à integração dos transportes, merecem mais atenção do Governo a integração multimodal e a unitização de cargas – estimulando-se a indústria nacional de containers –, as instalações e os serviços portuários, os terminais rodoviários urbanos de carga e os centros de informação de fretes.

As abordagens e recomendações acima sintetizam a política de transportes aprovada pelo Clube de Engenharia e encaminhada aos presidentiáveis, face à importância e prioridade que o setor deve receber do futuro Governo Federal.

Miguel Bahury é Membro do Conselho Diretor e Chefe de Divisão Técnica de Transportes do Clube de Engenharia.

O Dia, 10/01/90