

O Brasil não pode parar (Jornal do Brasil, 04/05/94)

MIGUEL BAHURY

O sistema rodoviário nacional, com uma rede de 1,5 milhão de km, constitui o modo principal de transportes, responsável pelo deslocamento de 95% dos passageiros e 65% do transporte de cargas. Com o advento da Lei Joppert, na década de 40, que criou o Fundo Rodoviário Nacional, as rodovias tiveram um crescimento extraordinário nas décadas seguintes, estimuladas pela implantação da indústria automobilística.

A Constituição de 1988, ao extinguir o imposto sobre lubrificantes e combustíveis líquidos e gasosos (IULCLG), que era a base do Fundo de Transporte Rodoviário (ISTR), privou a União das principais fontes de recursos que, em passado recente, ensejaram grande expansão da rede rodoviária nacional.

Com a extinção dos impostos acima, a Constituição estabeleceu sobre aqueles produtos e serviços o ICMS (estadual) e o IVVC (municipal), cujos recursos não foram destinados aos transportes. Em consequência, a deteriorização da malha rodoviária nacional, que já ocorria desde fins dos anos 70, com a gradativa desvinculação do IULCLG do Fundo Rodoviário Nacional, agravou-se. As rodovias encontram-se hoje em precária situação, com apenas 150 mil km de rede pavimentada (10% da rede total), dos quais apenas 46% em bom estado de conservação.

Apesar do tamanho, a malha rodoviária pavimentada é significativamente à de países da Ásia, África e América Latina e 50 vezes menor do que a dos Estados Unidos.

O sistema ferroviário nacional, com uma extensão de apenas 30 mil km, responde por apenas 22,5% do transporte de cargas e tem uma malha oito vezes inferior à dos EUA e menor do que a da França – país do tamanho de Minas Gerais, com 1/3 da nossa população. Outros países com dimensões muito inferiores às do Brasil, como a Inglaterra, Alemanha, Espanha, Itália e Canadá, possuem uma rede ferroviária muito maior e mais eficiente.

Da década de 30 até agora, a construção ferroviária foi encolhendo dramaticamente. Os investimentos no setor, que atingiram 0,8 do PIB, em 1976, com o Programa de Desenvolvimento Ferroviário do governo Geisel, caíram para imperceptíveis 0,08% do PIB no final da década de 80.

Tal quadro é lamentável num país que, na virada do século, construía cerca de 570 km de ferrovias/ano e que, entre 1970 e 1990, construiu apenas 40 km/ano.

A queda dos investimentos está paralisando o setor. Somente no Rio os investimentos federais no transporte ferroviário caíram de US\$ 245 milhões, em 1980, para US\$ 18 milhões, em 91, e US\$ 28 milhões em 92. Em consequência, a demanda de passageiros caiu de um milhão para 400 mil passageiros/dia.

Ao contrário do que ocorre na Europa e EUA, onde o trem e o metrô – transportes de massa – constituem o modo principal de transportes, transportando cerca de 70% dos passageiros, no Brasil a situação é completamente distinta, quadro este que precisa ser revestido sem demora.

O transporte metroviário praticamente só se desenvolveu em níveis razoáveis em São Paulo, onde já transporta 2,5 milhões de passageiros/dia (25% da demanda total) com uma rede de 39 km com 37 estações e 98 trens em operação.

No Rio de Janeiro, o metrô, que até o final da década de 70 recebia cerca de US\$ 60 milhões anuais do governo federal para investimentos, desde 1982 praticamente não recebeu mais aporte de recursos, o que tem deixado o sistema em situação lastimável, transportando apenas 300 mil passageiros/dia (4% do total dos deslocamentos) com apenas 14 trens em operação.

No transporte hidroviário interior a situação também é crítica. Apesar da malha hidrográfica invejável de 50 mil km de extensão navegável, que é a maior do mundo, essa modalidade participa em apenas 1% na movimentação de bens.

O Brasil não pode parar. Torna-se urgente, para evitar o colapso, estabelecer um esquema de financiamento para todo o setor, abrangendo os sistemas rodoviário, ferroviário, metroviário e aquaviário, através da criação do Fundo Nacional de Transportes – a ser distribuído entre a União, estados e municípios –, alterando-se a Constituição em vigor mediante a recriação do IULCLG e do ISTR, cessando a tributação do ICMS sobre os produtos e serviços relativos aos lubrificantes e combustíveis e extinguindo-se o IVVC.

Sem a aplicação dos recursos indispensáveis, teremos, em breve, nossa infraestrutura sucateada, com graves prejuízos para o processo produtivo e com riscos incalculáveis para a segurança do setor que, só no trânsito, registra 50 mil mortes por ano.

MIGUEL BAHURY é Diretor do Clube de Engenharia, ex-secretário municipal de Transportes e ex-presidente do Metrô.
Jornal do Brasil, 04/05/94