

Transportes: um setor paralisado

(Caderno do Clube de Engenharia/Jornal do Brasil – 12/06/94)

MIGUEL BAHURY

“São tão significativas as obras necessárias, que seriam criadas inesgotáveis frentes de trabalho de norte a sul do Brasil.”

O setor de transportes no país atravessa grave e profunda crise decorrente do abandono dos sistemas rodoviário, ferroviário e hidroviário por total falta de recursos. A queda do número de passageiros transportados reflete a precariedade dos serviços prestados. No Rio de Janeiro, por exemplo, a demanda diária de passageiros do Metrô caiu, nos últimos anos, de 400 mil pass/dia para 250 mil pass/dia, a das barcas, de 200 mil pass/dia para 120 mil pass/dia, enquanto os trens da CBTU, que num passado recente transportavam 1 milhão de pass/dia, atualmente só atendem a 400 mil pass/dia.

A ausência de investimentos está paralisando o setor. Somente no Estado do Rio seriam necessários, inicialmente, US\$ 354 milhões para o Metrô, US\$ 250 milhões para a CBTU (transporte ferroviário), US\$ 300 milhões para rodovias e US\$ 100 milhões para as ligações hidroviárias, apenas para a manutenção e consolidação das redes prioritárias básicas dos sistemas.

A restauração do setor facilitaria os deslocamentos casa-trabalho, acarretando incremento da produção e gerando renda e emprego. O aprimoramento do sistema de transporte interior com o imprescindível aperfeiçoamento, ampliação e manutenção do leito ferroviário e das estradas vicinais criariam condições favoráveis à expansão da fronteira agrícola e facilitariam, enormemente, não só o deslocamento de pessoas mas o escoamento indispensável de gêneros e produtos alimentícios para os grandes centros, estimulando o processo produtivo e ampliando a utilização de mão-de-obra.

O exemplo norte-americano é notável. A expansão ferroviária no século passado atingiu todo o país, induzindo o desenvolvimento urbano e criando as condições básicas que tornaram os EUA uma potência mundial, grandes produtores de alimentos e detentores de extraordinárias oportunidades de trabalho.

A lei de cessão de terras, em 1862, que dava 160 acres de terra arável no oeste a quem quisesse cultivá-la, atraiu milhares de americanos e imigrantes, ocasionando, nos 30 anos seguintes, a triplicação das fazendas e da área cultivada. Mais de 250 mil acres de terra arável foram acrescentadas às existentes – uma quantidade maior, à época, que a área produtiva da Itália, Alemanha e França juntas. Todo esse progresso só se tornou possível em razão do desenvolvimento de uma fantástica malha ferroviária, complementada, posteriormente, pela criação e expansão das malhas rodoviária, metroviária e hidroviária.

Mais tarde, o advento da produção em massa nos EUA só pode atender ao mercado nacional que se formava em virtude de um sistema de transportes que cobria todo o país. Os trens permitiram que a manufatura incipiente tivesse extraordinário impulso, gerando incontáveis frentes de trabalho para todo o povo americano. É lamentável quando constatamos que, hoje, no Brasil, nossa malha ferroviária, de apenas 30 mil km, é bem inferior aos 48 mil km que os EUA possuíam em 1860, às vésperas da guerra de secessão.

No Brasil, se o exemplo tivesse sido seguido, a produção industrial e agrícola teria aumentado sensivelmente com a expansão dos transportes. O consumo teria sido ampliado e gerados incontáveis novos empregos. Outro empreendimento vital para o nosso país, que é a reforma agrária, jamais se viabilizará sem que se estabeleçam condições mínimas de transportes para o deslocamento de pessoas e gêneros alimentícios. Não se pode assentar o trabalhador no campo, evitando-se a migração descontrolada e estéril para os centros

urbanos, com todas as sequelas decorrentes, sem que se possibilite acesso aos postos de trabalho, à alimentação, à saúde, à educação e à habitação.

A falta ou o elevado custo dos transportes fazem com que milhares de pessoas partam do campo sem retorno, aumentando a densidade demográfica nas cidades e contribuindo para acentuar o desemprego, a pobreza e a miséria de expressivo contingente da população. Sem transportes não se produz, não se trabalha, não se gera bens, riquezas, e não se exerce o direito mais sagrado que é o exercício de nossa cidadania.

Miguel Bahury é Diretor do Clube de Engenharia, Ex-Secretário Municipal de Transportes, Ex-Presidente do Metrô-RJ – Caderno do Clube de Engenharia /Jornal do Brasil, 12/06/94