

A orquestra do Titanic

IGNÁCIO M. RANGEL

3. 2/83

N uma maneira muito feliz de referir-se a nossas infelicidades, o ministro José Reinaldo, dos Transportes, diz-nos que "a Rede (RFFSA) é como a orquestra do Titanic. Continua a tocar até o fim, enquanto o navio afunda". Refere-se ao fato de que os ferroviários da estatal resistem à idéia da privatização da empresa, como se isso fosse assunto para preferências pessoais. Sem medo de errar, o ministro poderia ter generalizado a imagem a quase toda a constelação de estatais que estivemos criando nestes 30 ou 40 anos, com resultados muito brilhantes, em muitos casos, mas que chegaram ao fim de sua carreira.

Recapitemos: depois de haver-mos convertido concessões de serviços públicos em serviços de administração direta do Estado, na generalidade dos casos, convertemos esses serviços de administração direta do Estado em concessões de serviços públicos a empresas públicas. Dentre as empresas que passaram por este tratamento, a RFFSA não se alinha, por certo, entre as mais felizes. Compreenda-se: a industrialização do país impunha a integração do mercado nacional e o sistema ferroviário que herdamos — ou melhor, a coleção de sistemas ferroviários que tínhamos e temos ainda — não se prestava a esse serviço. O problema foi resolvido pela criação de uma respeitável rede de rodovias, construída pelo Estado, servindo uma considerável frota de caminhões, ônibus e automóveis, basicamente financiada pela iniciativa privada.

Dizer que o problema foi resolvido não quer dizer que o tenha sido de uma vez por todas. O minúsculo parque industrial que tínhamos há 30 anos, cresceu e, além de aumentar a tonelagem de insumos e produtos, redistribuiu-a regionalmente. A princípio o aproveitamento dos fretes de retorno compensou parcialmente essa redistribuição, mas chegou o momento em que somente a ferrovia pode resolver o principal dos transportes de carga e passagerei-

ros de um país industrializado e de dimensões continentais como o nosso.

Pretende o ministro que "a grande necessidade da Rede não é capital, mas sim capacidade gerencial". Não duvido que tal capacidade gerencial faça falta, e muita, mas não o acompanharei na pretensão de que aí esteja a necessidade prioritária. O caso é que temos, não um sistema ferroviário, mas uma série de sistemas regionais, de bitolas diferentes, além do mais. Para agravar o problema, temos que ninguém tem culpa de que o centro industrial do país esteja situado num nó de montanhas, onde cada quilômetro, como na Ferrovia do Aço, custa-nos os olhos da cara.

Comparando nosso problema ferroviário com o soviético — que realiza o maior transporte de passageiros e mais de metade do transporte de carga do mundo — logo notamos que afora a similitude, no que concerne às dimensões continentais dos nossos países, temos uma diferença essencial, a saber, o fato de que os czares tiveram que começar a lançar trilhos sobre um país plano como um fundo de prato. Somente agora os governos soviéticos terão que enfrentar problemas duros, como a escalada das montanhas ou o cruzamento de solos perenemente gelados.

Felizmente, enquanto aprendíamos a construir rodovias e a produzir os veículos rodoviários, também acumulávamos a experiência necessária à construção de ferrovias modernas e das locomotivas e vagões para elas. Se os russos tivessem sido obrigados a começar, não pela linha Petrogrado-Moscú, que o czar traçou com uma régua sobre o mapa, mas pela Bamur, talvez não tivessem começado. E, sem isso, sua industrialização teria sido um fiasco, porque não se lhes antolhava, como a nós, a alternativa do transporte rodoviário, que foi uma solução temporária, mas eficaz, enquanto durou.

A um ilustre economista polonês que me foi apresentado pelo em-

baixador desse país — a que atendi por ordem de Lúcio Meira, então presidente do BNDE, em 1962 — que objetava para a solução rodoviária, para a industrialização de um país tão grande como o Brasil, respondi que essa solução não resultaria de uma escolha nossa, mas de um

imperativo da própria vida. Mas que chegaria o dia em que a mesma vida nos imporia outra solução, a solução ferroviária.

Como eu o esperava, esse dia chegou. E chegou num momento em que nos poderemos apoiar numa tecnologia ferroviária refeita e amadurecida, quando os alemães fazem transportes de passageiros a mais de 400 km/h. Não teremos, como os russos, no século passado, que importar desde os trilhos até os vagões e as locomotivas. Nossa indústria pesada aí está, nossos engenheiros já estão formados. Falta-nos apenas que nos libertemos de um enquadramento institucional que já deu tudo de si, e isso acontecerá com a inevitabilidade com que o Titanic foi ao fundo. Como disse Castro Alves: "Quem rouba a estrela à tumba do Ocidente"?

Não me enganei, também, quando saudei o lançamento da Ferrovia Norte-Sul, que, segundo o ministro, apesar das dificuldades, completará sua primeira centena de quilômetros ainda este ano. E, embora sem concordar com o ministro no caso da prioridade que ele concede ao problema da "capacidade gerencial", concordo em que por alguma ponta haveria que desfazer esta meada e, quando a empresa privada provar deste menu, não há de ficar no aperitivo.

IGNÁCIO M. RANGEL, 75, economista, é membro do Conselho Federal da Economia e foi presidente do Conselho Regional (RJ).