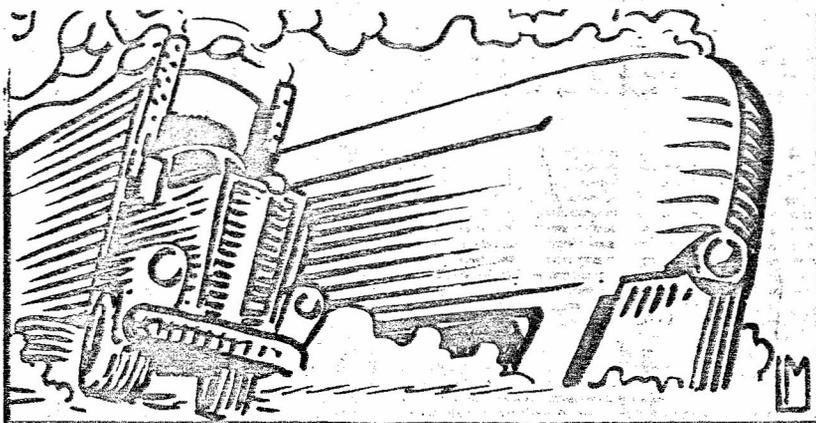


Transportes



O caminhão e o trem

IGNACIO M. RANGEL

Sendo, em 1962, diretor-superintendente e presidente do antigo BNDE o almirante Lúcio Meira —com quem vinha colaborando há dez anos, desde o tempo em servia-me na assessoria do presidente Getúlio Vargas—, e eu chefe do departamento econômico do órgão, foi-me ordenado que recebesse o embaixador da Polônia, que tinha perguntas a fazer-me sobre o desenvolvimento e as perspectivas da economia brasileira.

Convidado pelo ilustre diplomata para um almoço no Copacabana Palace, foi-me apresentado por ele um senhor ainda relativamente jovem mas que, segundo o embaixador, era o braço direito do professor Oscar Lange, amplamente conhecido dos dois lados da cortina-de-ferro e que eu conhecera quando nos visitara e eu era o chefe do departamento econômico do Instituto Superior de Estudos Brasileiros (ISEB). Não guardei o nome desse economista. São muito complicados os nomes próprios poloneses.

O ilustre visitante queria fazer-me algumas perguntas sobre o Brasil e coloquei-me às suas ordens. O interrogatório começou com a seguinte pergunta: "Sendo o Brasil um país de dimensões e conformação continentais, tenciono basear sua industrialização num sistema de transportes por vias internas baseado na rodovia?"

O assunto não era novo para mim. Tendo-me cabido a redação do capítulo "Transportes e Comunicações" da mensagem do presidente da República ao Congresso, em 1953,

havia aproveitado a oportunidade para fazer um entusiástico enaltecimento da ferrovia, contrariando a tendência então dominante, francamente a favor da rodovia.

O presidente assinou a mensagem, não obstante ter uma consciência muito nítida da força do que ele chamava o "partido rodoviário", majoritário no interior de todos os partidos formais com presença no Congresso. Recorram ao "partido rodoviário", dizia ele para sua assessoria quando esta encontrava fortes resistências à lei da Petrobrás, com seu habitual senso de humor.

De minha parte, tomei a sério o conselho do Chefe de Estado. Afinal, não devia ser por acaso que as classes dirigentes do país, empenhadas em promover a industrialização, fossem, ao mesmo tempo, tão entusiastas do caminhão, comparativamente ao navio de cabotagem e ao trem.

Nossas classes dirigentes —isso eu sabia— eram o latifúndio feudal e a burguesia industrial nascente. Partia do pressuposto de que, por alguma razão que era mister pôr em evidência, os interesses dessas duas classes deviam coincidir na defesa do transporte rodoviário e, depois de muito matutar, cheguei à conclusão de que o latifúndio era rodoviário, porque isso valorizava seu ativo estratégico, isto é, a propriedade da terra. Quanto à burguesia industrial, sentia a necessidade da unificação do mercado nacional e o caminhão era rebelde a qualquer disciplina de

planejamento. Objetivamente, portanto, era uma força unificadora do mercado.

Com efeito, naquelas condições qualquer planejamento não poderia deixar de refletir os interesses preestabelecidos, não os ascendentes, o que quer dizer que deveria conter uma conotação objetivamente retrógrada, isto é, na espécie, cristalizadora de um regionalismo condizente com o federalismo herdado da primeira República, mas hostil à industrialização do país.

Ainda hoje, passado mais de um quarto de século, quando nos chegou o momento de escrever a nova Constituição, começamos por declará-la federalista, o que, entretanto, não nos impediu de adotar normas objetivamente unitaristas. Na luta entre o conteúdo e a forma, deve prevalecer o conteúdo, de modo que nosso federalismo irá sendo paulatinamente esquecido.

Mas voltemos ao já distante ano de 1962. Meu interlocutor não teve dificuldade em aceitar minhas razões e interrompeu-se para dizer aproximadamente o seguinte: "Que pena que a Polônia seja tão diferente do Brasil. Há mil anos lutamos pela unificação da economia e não estou certo de que o tenhamos conseguido, ainda hoje. O Brasil unifica-se tomando medidas formalmente erradas, impróprias para sua geografia. Mas concordo que o caminho seguido foi o melhor, tudo considerado".

Não deixei, entretanto, cair a pelota. Mostrei que os interesses "fracionistas", à medida que a industrialização avançasse, iriam perdendo vigência e que, a certa altura do nosso desenvolvimento, a roda de caminhão se revelaria um meio impróprio de promover a divisão inter-regional do trabalho. Mas o balanço social de forças seria outro, mais propenso à adoção de meios de transporte unificadores, como a ferrovia. Nesse dia, provavelmente, o novo Chefe do Estado perceberia a importância, não mais do "partido rodoviário", mas do "partido ferroviário".

Não duvido que esse dia tenha chegado. A economia brasileira é, hoje, solidamente unitária, o que exige, no campo político, uma república unitária e, no campo da tecnologia dos transportes, a predominância indiscutível do trem sobre o caminhão.

IGNACIO M. RANGEL, 75, economista, é membro do Conselho Federal de Economia e foi presidente do Conselho Regional de Economia do Rio de Janeiro.