

Ferrovias × Rodovias

IGNACIO M. RANGEL



Corria o ano de 1960, o último dos "cinquenta anos em cinco" de JK, sendo Lúcio Meira o Presidente do Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico e, cumulativamente, Secretário do Conselho do Desenvolvimento, órgão responsável pelo acompanhamento do Programa de Metas. Antigo colaborador de Lúcio Meira, na Assessoria Econômica da Presidência da República, sob Getúlio Vargas, e no antigo Ministério da Viação e Obras Públicas, sob Juscelino, lá me encontrava eu chefiando o Departamento Econômico do antigo BNDE (atual BNDES) e também o corpo técnico da Secretaria Geral do Conselho do Desenvolvimento.

Certo dia sou chamado à Presidência do BNDE e apresentado, por Lúcio Meira, ao Senhor Embaixador da Polônia no Brasil. Este falou-me de um economista do seu país — o braço direito do Professor Oscar Lange, autoridade que dispensaria apresentação, de ambos os lados da Cortina de Ferro. Tinha um desses complicados nomes poloneses, que não guardei, e desejava fazer-me algumas perguntas sobre o Brasil e sobre nossa incipiente experiência de planejamento. O Senhor Embaixador convidou-me para almoçar no Copacabana Palace com o seu ilustre compatriota.

Preparei-me para uma troca difícil de idéias, pois não ignorava que o que aqui chamávamos de planejamento — ou programação — tinha pouco que ver com a experiência homônima nos países socialistas. Entretanto, meu interlocutor deixou-me muito à vontade, levando a discussão para o terreno prático de política econômica.

— Tenciona o Brasil levar a cabo sua industrialização, apoiando-se prioritariamente no transporte rodoviário? — começou ele.

Expliquei-lhe que o nosso planejamento era demasiado incipiente para permitir-nos opções como essa, que ele parecia atribuir-nos. Modestamente, nós, os planejadores brasileiros nos limitávamos a administrar da melhor forma possível as tendências espontaneamente definidas. Ora, todos os ventos sopravam, no Brasil, em favor do transporte rodoviário, como espinha dorsal do sistema. Conte-lhe que o falecido Presidente Vargas, durante a tramitação do que viria a ser a Lei 2004, que criou a Petrobrás, sempre que o projeto do Executivo encontrava forte oposição no Congresso Nacional, recomendava a sua assessoria que buscasse o apoio do "Partido Rodoviário", que unia em virtual unanimidade, os deputados e senadores de todos os partidos e correntes. Noutros termos, a nação *sentia* que, antes de mais nada, carecia de rodovias, automóveis, ônibus e caminhões.

Nessas condições, não havia nenhuma

opção que fazer, mas sensatamente organizar o movimento espontaneamente imposto pela vida. Tanto mais quanto, estudando o problema, não poderíamos deixar de sentir que, nas condições do início da industrialização, essa tendência espontânea era a melhor.

Com efeito, a forma federativa assumida pela república brasileira não era ocasional. O Brasil era um arquipélago econômico, cujas "ilhas" ou regiões, *grosso modo* organizadas politicamente como unidades federadas ou "estados", relacionavam-se muito pouco umas com as outras, do ponto de vista econômico. A vida econômica das regiões gravitava essencialmente entre um "pólo" interno, isto é, o *mercado regional*, ordenado geralmente em torno de um *porto empório*, e o *mercado mundial* ou "pólo" externo. Era como se o *centro* desse sistema estivesse *lá fora*. Antes da Grande Depressão Mundial, esse centro geograficamente situado no exterior, supria mais de um quarto da oferta total de bens e serviços.

O sistema de transportes que tínhamos — inclusive os transportes ferroviários — refletia esse estado de coisas. Não tínhamos um sistema ferroviário único, mas vários *sistemas regionais*, orientando os fluxos de produtos para os portos-empórios regionais e distribuindo os fluxos de produtos importados a partir daí. Ora, na medida em que a

industrialização exigia a unificação do mercado nacional, a fim de assegurar a escala mínima compatível com os projetos industriais, a ferrovia era, objetivamente, com a possível exceção do Sudeste, isto é, da região que gravitava em torno do Rio de Janeiro e São Paulo — que a E.F. Central do Brasil convertia numa região até certo ponto unificada num sistema econômico regional único — a ferrovia era, ia dizendo, um fator de resistência à unificação do mercado e, portanto, à industrialização.

Inversamente, o transporte rodoviário, por sua plasticidade, que tornava muito difícil o seu planejamento, tendia a quebrar os isolamentos regionais e a unificar o mercado, como uma mancha de óleo no pano. Ora, para uma economia que se arranjava com algumas dezenas de bilhões de toneladas/quilômetros de transporte de mercadorias, o caminhão era um instrumento incomparável, quebrando os exclusivismos regionais, impondo novo esquema de divisão territorial do trabalho. O comércio deixava de passar forçosamente pelos portos-empórios, graças ao transporte de porta-a-porta, que nem a ferrovia nem a navegação de cabotagem podiam assegurar.

A medida que a industrialização prosseguisse, porém, os fluxos inter-regionais de transporte se iriam tornando mais pesados e incompatíveis com os meios rodoviários. As vantagens do transporte ferroviário se iriam impondo, em função do volume e das distâncias e, a certa altura, a tendência à unificação do sistema ferroviário de transporte, *pari passu* com a modernização do mesmo, convertendo a ferrovia num fator de unificação do mercado e, portanto, de industrialização.

Precisamente o que está acontecendo agora, quando criamos uma vigorosa indústria de material ferroviário e quando, pelo complexo de Carajás, Açailândia-Anápolis e Estrada da Produção, de Dourados a Paranaguá, estamos forçando por dotar os transportes ferroviários do Brasil de uma espinha dorsal que, não apenas aproximará umas das outras as antigas "ilhas" do arquipélago econômico brasileiro, como imporá novos imperativos aos transportes para o mercado mundial. Mesmo para mercadorias oriundas ou destinadas ao centro do país, Itaqui, no Maranhão, se tornará um porto preferível ao Rio de Janeiro ou a Santos.

Meu interlocutor lamentou que os problemas impostos pela unificação e industrialização da Polônia não se tenham formulado historicamente em termos tão simples, a ponto de fazer com que a opção pelo transporte rodoviário — formalmente um erro, tratando-se de um país das dimensões continentais do Brasil — pudesse emergir, pelo menos temporariamente, como a mais razoável das soluções.