



Lição da débacle rodoviária - ameaças e oportunidades

Alexandre Santos

Artigo sobre a ameaça e, ao mesmo tempo, oportunidade representada pelo sistema de transportes unimodal que funciona no Brasil

No dia 21 de maio de 2018, sem suportar a escalada vertiginosa dos preços do óleo diesel ocorrida nos últimos dois anos, os caminhoneiros iniciaram uma greve geral, em movimento de âmbito nacional que, além de dobrar o frágil governo de Michel Temer e desnudar detalhes obscuros da política de preços implantada por Pedro Parente na Petrobrás, realçou o quão refém o Brasil é do transporte rodoviário. De fato, sem qualquer alternativa logística, a paralisação dos caminhões levou, rapidamente, o sistema de abastecimento ao colapso, imobilizando o País de ponta a ponta com graves consequências para os serviços públicos, atividades econômicas e cotidiano das pessoas, dando margem para todo os tipos de ilações políticas, inclusive pregação e apologia ao militarismo.

Como em todas as crises, o episódio deixou muitas lições, não só de caráter político, mas, também, [de caráter] econômico, como, por exemplo, a necessidade de o Brasil investir em outros modais de transporte, libertando-se do grilhão monomodal que o acorrenta hoje. Alias, a insuficiência de sistemas de transportes complementares e alternativos, especialmente aqueles sobre trilhos, vem sendo objeto de acaloradas discussões desde o governo do senhor Fernando Henrique Cardoso, quando foi decretada a morte da antiga Rede Ferroviária Federal SA e o setor [foi] entregue ao Deus-dará. O problema, na realidade, vem de mais longe e decorre da opção equivocada de sucessivos governos federais, que, acolhendo o lobby da indústria automobilística, deixou o sentimento rodoviário tomar conta do País, confinando poucas locomotivas e vagões em malhas rarefeitas e (por conta das bitolas diferentes) isoladas umas das outras, como se o Brasil fosse um imenso arquipélago.

Reconhecendo que aquelas autoridades cometeram sérios enganos - pois, sendo país costeiro e continental, para internalizar insumos, escoar a produção e ampliar fronteiras econômicas, o Brasil precisa contar com robusta infraestrutura de transportes e, nesta perspectiva, de densa malha de rodovias, ferrovias, hidrovias, aerovias, gasodutos, além de portos, aeroportos, terminais articulados e interligados - e assimilando as lições deixadas pela recente imobilização das rodovias, qualquer observador minimamente preocupado com o crescimento econômico e desenvolvimento social do País conclui que o governo brasileiro precisa investir na infra-estrutura logística multimodal. O confronto do mapa logístico do País com aqueles representativos dos EUA e da Europa, destaca o deserto a ser preenchido,

apontando o tamanho da tarefa pela frente. Há muito o quê fazer - uma condição que, por si só, insinua a grande oportunidade econômica implícita na tarefa. De fato, a construção da infra-estrutura necessária ao reflorescer do Brasil pode estruturar um modelo de crescimento econômico e recolocar o país no caminho da prosperidade. De sua parte, mesmo combatida, a competente engenharia nacional tem condições de projetar, construir e operar o aparato logístico capaz de dar suporte ao esforço econômico do País e livrá-lo, definitivamente, do risco de desabastecimento pela paralisação de um único modal existente.

(*) Alexandre Santos é presidente do Clube de Engenharia de Pernambuco
Artigo publicado pelo jornal Folha de Pernambuco, na edição de 31 de maio de 2018