

A Colônia rodoviária - uma história de corrupções

Pedro Augusto Pinho, administrador aposentado, RJ 28/05/2018



A greve dos caminhoneiros, de complexidade política que não enfrentarei nestas reflexões, trouxe, mais uma vez, a baila, a inadequada situação brasileira no que se refere ao transporte de pessoas e de coisas.

Tomemos o Brasil, supostamente independente, em 1822. Houve um plano de transporte para nossos 8.516.000 km²? O que fez o Imperador?

O Governo do Brasil Império implantou um sistema de concessões para as ferrovias que se tornou característico da política de infraestrutura daquele período. Assim, a expansão ferroviária, além de propiciar a entrada de capital estrangeiro no País, teve como consequência incentivar a economia exportadora.

As primeiras linhas ligaram os centros de produção agrícola e de mineração aos portos. Ou seja, sua economicidade era dada pelos preços das *commodities*, controlados pelo Colonizador. Formaram-se ilhas de ferrovias, atendendo apenas ao capital, à época, quase exclusivamente inglês.

Lembrar que, ainda no Brasil Colônia, o colonizador passou a ser o inglês, não o povo ou a nação, mas, no dizer do historiador Gustavo Barroso, dos bancos ingleses.

A estes trilhos e locomotivas, para auferir renda adicional, colocavam vagões de passageiros. Seus traçados tinham a economicidade desejada pelo exportador/importador. Em São Paulo era comum, antes da desativação de diversos ramais ferroviários, observar trilhos em idas e vindas para colher os produtos nas fazendas do maior produtor de café no início do século XX. Estas produções estão descritas no detalhado estudo "Regiões e

Especialização na Agricultura Cafeeira: São Paulo no Início do Século XX”, do professor Renato Perim Colistete, do Departamento de Economia da FEA-USP (Rev. Bras. Econ. vol.69 no.3 Rio de Janeiro Jul/Set. 2015).

Este modelo ferroviário, tipicamente colonial, vigorou por toda República Velha e teve sua primeira contestação com a criação, por Getúlio Vargas, da Rede Ferroviária Federal (RFFSA), em 1957.

Em 1992, a RFFSA foi incluída no Programa Nacional de Desestatização, passando os serviços de transporte ferroviário de carga para o setor privado. Essa transferência foi efetivada no período 1996 a 1998, de acordo com o modelo que estabeleceu a segmentação do sistema ferroviário em seis malhas regionais.

Outra imposição alienígena veio com as bitolas diferentes nas ferrovias do sul do País, numa estratégia (sic) de defesa no caso de uma invasão argentina (!).

Assim, este País continental não teve um sistema ferroviário integrado. O que dirá então da integração das ferrovias com outros modais de transporte.

Apenas como elemento de confronto, os Estados Unidos da América (EUA), em seus 9.834.000 km², tem 293.564 km de ferrovias e 41.600 km de malha de transporte fluvial em rios e canais. O Brasil, hoje, tem 29.849 km de ferrovias e dispõe de 48.000 km de rios navegáveis. A Europa Continental, excluída a Rússia, tem 5.567.500 km², 273.282 km de ferrovias e cerca de 30.000 km de rios e canais navegáveis.

Entre a criação e a extinção da RFFSA, o Governo promoveu a industrialização tendo como grande agente a indústria automobilística estrangeira. Não foi considerado, pois não era um projeto nacional, que o insumo básico deste modal de transporte era o petróleo, que o Brasil não dispunha.

Assim, investiu-se em estradas de rodagens em sistema totalmente inadequado às condições do País. Durante os governos militares (1964-1985) foi mantido o modelo juscelinista. Ironia de um governo que cassou os direitos políticos do mentor de sua política de transporte. Vejam a Transamazônica, a Belém-Brasília, a Ponte Rio-Niteroi.

As interligações dos diversos modais foram muito mais teses de pós graduação do que projetos de governo, por todos estes anos.

Ignorância, má fé, corrupção? Na verdade, a maior corrupção é a corrupção da mente, que dia e noite, não para nunca, 24 horas com você, as mídias televisivas inundam seus cérebros.

E você ainda acha que o perigo vem da Venezuela?

O perigo vem destas elites que desde o período colonial são as representantes dos diversos colonizadores: portugueses, ingleses, estadunidenses e, agora, um sistema, muito mais ardiloso e cruel, as finanças internacionais.

Pela Independência do Brasil.

Fonte:

<http://www.frentepelasoberania.com.br/politica/a-colonia-rodoviaria-uma-historia-de-corrupcoes/>

