



## **Greve dos caminhoneiros: rodovia x ferrovia**

04/06/2018 - Em [Artigos](#)

**Blog da Reitoria nº 346, de 04 de junho de 2018**

Por Prof. Paulo Cardim

**“Ensinar exige rigorosidade metódica” (Paulo Freire)**

**“Avaliar também” (Paulo Cardim)**

A malha ferroviária brasileira possui, em 2018, cerca de trinta mil quilômetros de extensão, extraordinariamente irrelevante para os 8.516.000 km<sup>2</sup> de nosso País

Há 164 anos, em 1854, o Barão de Mauá, Irineu Evangelista de Souza, o pioneiro do transporte ferroviário no Brasil, foi responsável pela construção da primeira ferrovia, de 14,5 km de extensão, ligando o Porto de Mauá, na Baía da Guanabara, à localidade de Raiz da Serra, na subida para a cidade de Petrópolis.

Entre 1870 e 1930, a rede ferroviária brasileira era a principal responsável pelo escoamento da nossa produção agrícola.

A opção pelo transporte rodoviário foi tomada pelo presidente Getúlio Vargas, entre 1939 e 1945, quando terminou a segunda grande guerra mundial. Nesta década, o transporte ferroviário é responsável somente por 21% do volume do transporte de cargas. Os metrô foram vencidos pelos ônibus, no transporte urbano, e as ferrovias pelos caminhões no transporte de cargas.

Segundo dados oficiais, o Brasil é o único país continental com uma rede ferroviária tão insignificante para o seu tamanho e importância econômica. A opção pelo transporte rodoviário, de cargas e de passageiros, consome elevados custos de manutenção e uso, além de contribuir para níveis significativos de poluição do meio ambiente.

Além dos danos ecológicos, provocados pelo diesel e a gasolina, o privilégio dado aos meios de transporte rodoviários tem impedido a evolução de outras fontes de geração de energia, como a solar e a eólica. Recursos que poderiam ser aplicados

nessas fontes naturais de energia, são desviados para subvencionar as empresas de ônibus e, agora, as de transporte de cargas.

A Ferrovia Norte-Sul (FNS), a única em construção, embora a passos de tartaruga, foi projetada para ser a conexão entre as malhas ferroviárias que dão acesso aos principais portos e regiões produtoras do país. O seu projeto original, que começou a ser implantado em 1987, previa somente a ligação entre os municípios de Açailândia (MA) a Anápolis (GO), com 1.550 km de extensão. Esse trecho está concluído e em operação. Contudo, o projeto da FNS foi ampliado, com o objetivo de ligar as cinco regiões brasileiras, do Pará ao Rio Grande do Sul, servindo a inúmeros municípios desses e dos estados do Maranhão, Tocantins, Goiás, Minas Gerais, São Paulo, Mato Grosso do Sul, Paraná e Santa Catarina, terminando no porto do Rio Grande (RS). São 4.155 km, dos quais apenas 1.550 km estão construídos e em operação, após 31 anos de seu início. Esse descaso pelo desenvolvimento nacional atinge vários governantes e demonstra o desinteresse pelo transporte ferroviário de cargas e de passageiros.

A questão ferrovia x rodovia é realçada pela greve dos caminhoneiros, um alerta que veio jogar luzes sobre esse erro estratégico, cometido há mais de setenta anos. Leio nas mídias que o governo está “preocupado” com a crise nos transportes rodoviários e pretende retomar a construção de ferrovias, especialmente, para o escoamento da produção agropecuária. Porém, o governo revela, paralelamente, que não possui recursos para novos investimentos, além de perder recursos vultosos como resultado dos acordos com os grevistas dos transportes rodoviários. Por outro lado, trata-se de um governo provisório, cujo mandato termina em 31 de dezembro vindouro. O novo presidente da República e os parlamentares do Congresso Nacional, a serem eleitos em outubro próximo, por outro lado, vão herdar “uma herança maldita”, como afirmam todos os presidentes ao assumirem o Poder.

Estamos em uma encruzilhada, uma armadilha construída nos idos de 1945, com reflexos altamente danosos para a sociedade e a economia brasileiras, em pleno século 21. É um desafio para o governo que vai tomar posse em janeiro de 2019, que exige planejamento estratégico e comprometimento com o Brasil e sua missão nesta fase de globalização gradual, mas rápida e desafiadora para os governantes de países emergentes, como o nosso. Uma nova geração de governantes e de parlamentares pode promover uma virada histórica, na política de transporte de passageiros e de cargas, priorizando a implantação de novas ferrovias, em particular para os estados do Norte e Nordeste, além de determinarem a conclusão da Ferrovia Norte-Sul.

**“É mais fácil governar um povo culto, cioso de suas prerrogativas e direitos, que tem nítida a compreensão de seus deveres, que um povo ignaro, indócil, sem iniciativa e inimigo do progresso”.**

**“O papel da instrução é preparar e formar homens capazes e úteis à sociedade; o papel do governo é fornecer meios fáceis de se adquirir a instrução, disseminando escolas e patrocinando iniciativas boas confiadas à competência e ao amor de quem promove tão nobilitante tarefa”.**

**Prof. Carlos Alberto Gomes Cardim**  
**Diretor da Escola Normal Caetano de Campos**  
**Educador e Inspetor de Alunos, 1909**  
**Irmão do fundador do**  
**Centro Universitário Belas Artes de São Paulo**  
**Pedro Augusto Gomes Cardim**