

AJ 20953

Não olhar a ferrovia com saudosismo — ela ainda é a solução

Carlos Rodrigues Ribeiro*

É impressionante o nível de desinformação da sociedade brasileira sobre o verdadeiro papel da ferrovia no contexto macroeconômico e o que pode esse segmento contribuir para o desenvolvimento da Nação. Faz parte da cultura ferroviária enfrentar desafios. Neste ano, a Rede Ferroviária Federal S.A. (RFFSA) no Rio Grande do Sul se propôs a transportar 2,3 milhões de toneladas da safra gaúcha de grãos, incluindo-se aí 200 mil toneladas de soja paraguaia. Em todo o País seriam transportados 11 milhões de toneladas de grãos da atual safra.

Foi encarando desafios como esse que a RFFSA conseguiu, no ano passado, com 10 mil empregados a menos, baixar o comprometimento de sua folha de pagamento a 65% do faturamento, zerar o déficit operacional e aumentar o índice de produtividade em 4,6%.

Embora estatal, a ferrovia não recebe financiamentos externos ou qualquer ajuda do governo para o seu sustento. A RFFSA sobrevive com o que arrecada. Remunera seus empregados, mantém as vias e o material rodante (locomotivas e vagões) com o que os clientes pagam pelo transporte realizado, ao contrário do modal rodoviário, que recebe do governo a estrada construída, os recursos para a sua recuperação, a segurança, os subsídios ao óleo diesel e outros benefícios. E o caminhão consome quatro vezes mais combustível que o trem...

Quando uma empresa entra no Programa de Desestatização preconizado pelo governo é porque é viável; seu crescimento demonstra que o ferroviário trabalha de igual para igual com seus competidores, apesar da grande desvantagem da falta de ajuda governamental, existente em larga escala no modal rodoviário; agredindo, no bom sentido, o mercado na busca de espaço e na conquista de novos clientes. A privatiza-

ção, nos moldes anunciados pelo governo, não assusta os ferroviários, pois uma classe que demonstrou sua qualidade e produtividade só tem a ganhar, qualquer que seja a associação de capitais que venha a ocorrer no futuro.

Mesmo agora, quando a integração dos países do Mercosul já é quase uma realidade, os poderes constituídos não se sensibilizaram em saber o estado em que se encontram as ferrovias, principalmente as do Sul do País, que, a exemplo do que ocorre no Mercado Comum Europeu, serão a base confiável para o sucesso dos futuros negócios que, pelas facilidades alfandegárias e abertura das economias dos países constituintes desse mercado, certamente irão ocorrer. É tempo e hora de recuperarem-se, com seriedade, os investimentos necessários na ferrovia para atender essas promissoras perspectivas, e, não como se fala, construir uma autoestrada entre São Paulo e Buenos Aires, a um custo astronômico de US\$ 5 bilhões, proposta pelo mesmo consórcio europeu que construiu o túnel ferroviário sob o canal da Mancha. Por sermos Terceiro Mundo, vêm nos propor a construção de mais uma rodovia, aumentando nossa dívida externa e nos tornando cada vez mais dependentes das multinacionais automobilísticas — fabricantes de caminhões e fabricantes de pneus e, por conseqüência, importando cada vez mais petróleo.

É hora de a sociedade se conscientizar e olhar a ferrovia não com o saudosismo do passado, das marias-fumaças e trens de passageiros e carros com bancos de madeira, mas como meio de transporte capaz de conduzir grandes volumes a média e longa distâncias de modo mais racional e seguro e, principalmente, a menor custo. Os países do Primeiro Mundo já sabem que sem ferrovia não há desenvolvimento. Um dia chegaremos lá.

* Superintendente regional de Porto Alegre da RFFSA.