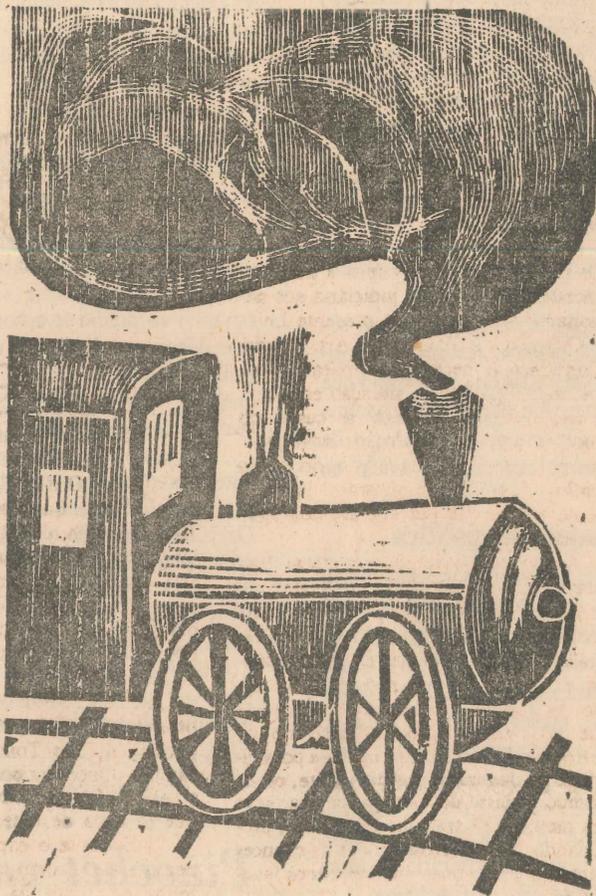


A grande prioridade dos transportes ferroviários

Ciro



condições técnicas de nossas ferrovias, corrigir rampas, raios de curva, via permanente, pois as condições atuais são péssimas? Façamos o trabalho já em bitola larga.

No Brasil, temos atualmente, em tráfego, três bitolas: 1,60m, chamada bitola larga; 1,00m, bitola estreita, e 1,435m, na ferrovia de escoamento do minério de manganês, no Amapá. Esta multiplicidade de bitolas tem sido o principal entrave ao bom êxito do transporte ferroviário no Brasil. Podemos considerar três regiões distintas no transporte ferroviário: A carga ferroviária provinda do Rio Grande do Sul, de Santa Catarina, do Paraná, especialmente do Norte do Paraná, do Mato Grosso, de Goiás, é toda trazida para o Centro-Sul em bitola estreita. Aí tem de ser toda baldeada para continuar, se quiser, para o Norte, pela bitola larga da antiga Central do Brasil; ao Norte de Belo Horizonte, outra baldeação para continuar em bitola estreita em direção ao Norte. Ora, todos sabem que a baldeação de carga acaba com a eficiência do transporte ferroviário. No nosso livro **Transportes no Brasil — Suas Grandes Metas**, apresentamos algumas prioridades no que tange à unificação de bitolas. Eis as duas principais:

1. Adoção da bitola larga no chamado Tronco Sul desde Rio Grande, Pelotas, General Luz, em direção ao Norte, até sua ligação com a Sorocabana em Iperó. Esta, no nosso entender, a obra mais importante a ser efetuada em todo o planejamento ferroviário, dadas as grandes potencialidades de carga da região.

2. Alargamento da bitola da Estrada de Ferro Sorocabana, começando por São Paulo em direção aos seus vários pontos de contacto com o Tronco Sul em Iperó, com a Estrada de Ferro Noroeste em Bauru, e com a Estrada de Ferro Norte-Paraná em Ourinhos. A Sorocabana, que é em bitola estreita, não pode chegar ao pátio ferroviário do porto de Santos, que é em bitola larga. Com a adoção da bitola larga, o manuseio de carga é simplificado.

Feitas estas duas obras, as cargas provindas do Sul poderiam chegar a São Paulo e daí seguir para o Rio de Janeiro e Belo Horizonte sem baldeação. Estas obras não seriam as únicas. Mas seria o começo. Evidentemente são necessárias muitas outras obras urgentes de melhoria da via permanente a serem executadas para manter o que existe. Mas não acreditamos que se possa fazer uma real recuperação do transporte ferroviário e, mais do que isto, trazer de volta a confiança do usuário nesse tipo de transporte sem um planejamento seguro de unificação de bitolas.

Se o Ministro dos Transportes não estivesse tão preocupado com trens metropolitanos — o que não é evidentemente sua atribuição — em infernizar a vida dos industriais da construção naval, em proteger a estatização na navegação, talvez tivesse tempo para pensar num programa de unificação de bitolas. Fica aqui a sugestão.

J. C. DE MACEDO SOARES GUIMARÃES

Jornalista e engenheiro

GUIMARÃES, J. C. de Macedo Soares. A grande prioridade dos transportes ferroviários. Jornal do Brasil, Rio de Janeiro, 12 mar. 1984. p. 11. 1.ª ed. v. 1, 2, 3 e 4.