

# Rodovias nacionais

Lúcio Alcântara\*

GAZETA MERCANTIL 25 ABR 2001

O Brasil, logo após a Segunda Guerra Mundial, optou por uma matriz de transporte rodoviária. O resultado dessa opção é, ainda hoje, visível nos indicadores relativos ao setor. Enquanto as rodovias contam com 1,7 milhão de quilômetros de extensão, as ferrovias perfazem apenas 30 mil quilômetros e as hidrovias ainda menos. Enquanto as ferrovias transportam cerca de 400 bilhões de toneladas/quilômetro por ano, as ferrovias ficam com 130 bilhões, a navegação de cabotagem com 82, as dutovias com 24 e a navegação aérea com apenas 2 bilhões. Somos, essencialmente, um país que depende de suas rodovias para que sua economia possa funcionar a contento, já que elas respondem por cerca de 64% do que é transportado dentro do território nacional.

A malha rodoviária brasileira é constituída por um triplo sistema de rodovias: o federal, o estadual e o municipal. O conjunto comporta um total aproximado de 1,7 milhão de quilômetros, assim distribuídos: 67,5 mil km de rodovias federais 200 mil estaduais e incríveis 1,3 milhão de quilômetros de rodovias municipais. O imenso sistema capilar de estradas abertas e geridas pelos municípios brasileiros responde por mais de três quartos do total da malha.

Contudo, são as rodovias federais que formam os grandes corredores de escoamento da produção do País. Os estados, principalmente os do Sul e Sudeste, completam esse quadro, integrando suas vias ao sistema federal.

Não se pode pensar em desenvolvimento sustentado sem um sistema de transporte que lhe dê o devido suporte. A região que mais necessita impulso desenvolvimentista é o Nordeste, mercê de suas carências históricas. Mesmo assim, somos obrigados a nos rendermos à constatação de que



nossa malha rodoviária é precária em sua extensão e abrangência, e péssima em seu estado físico de conservação.

Dados recentes levantados pelo Departamento Nacional de Estradas e Rodagens - DNER, sobre as rodovias federais pavimentadas, mostram que 27% de sua extensão encontram-se em mau estado, 39,4% em estado apenas regular e o restante em bom estado. Se olharmos ainda mais adiante, veremos que o estado do Ceará tem suas rodovias em situação em tudo semelhante à média nacional: 25% em mau estado, 31% regular e apenas 44% em bom estado.

O que hoje ocorre com a conservação das rodovias nacionais vai muito além de questões de política de governo. Trata-se de um hábito cultural profundamente arraigado no espírito brasileiro. E, infelizmente, de um mau hábito. O hábito de que basta implantar os sistemas, esquecendo totalmente de que eles necessitam de manutenção, conservação, recuperação e restauração. Não podemos ignorar que a malha rodoviária de qualquer país, em especial de um Brasil continental, é um sistema de elevado índice de

uso e que necessita, portanto, de contínua ação de conservação.

Se, confrontados com problemas de restrição orçamentária, a primeira atitude é cortar as verbas de custeio e manutenção, postergando, com isso, ações impostergáveis. O resultado será o agravamento de custos e a conseqüente piora do problema orçamentário. Não adianta zerrar rubricas de custeio e manutenção. Pode-se, isto sim, racionalizá-las, minimizar custos, planejar ações que aumentem sua eficácia e eficiência. Nunca se deve, para o bem da sociedade, eliminar as verbas para tais ações.

E o reflexo deste hábito nacional está na relação entre a necessidade e o efetivamente aplicado em recursos nas rodovias. O Brasil necessita, segundo avaliam os técnicos, de R\$ 2 bilhões por ano, enquanto no período 1995/1999 aplicou-se apenas R\$ 1 bilhão por ano. Ou seja, a metade do que deveria ter sido aplicado. Se refletirmos que isso se passou durante cinco anos, concluímos que estamos, já, com um déficit de investimento da ordem de R\$ 5 bilhões. Estamos cavando buracos em nossas estradas,

já na elaboração do orçamento e na liberação de recursos.

Ao longo de 2000 o governo federal investiu R\$ 1,8 bilhão em sua malha rodoviária, dos quais R\$ 1,1 bilhão em manutenção e recuperação de vias. Repetiu-se o quadro dos anos anteriores, com o déficit aumentando, mesmo com todo o esforço do governo federal. Se nos restringirmos apenas ao conjunto das vias pavimentadas dos sistemas federal e estaduais, seu valor patrimonial estimativo gira em torno de 300 bilhões de reais. Em conseqüência, o Orçamento Geral da União deveria alocar, anualmente, no mínimo R\$ 1,5 bilhão para manutenção desse conjunto.

Ora, o OGU de 2001 prevê apenas R\$ 1,1 bilhão, o que não é de modo algum desprezível, mas obviamente insuficiente, infelizmente, para todo o País. Não podemos nos arriscar a reviver a situação que enfrentamos há pouco mais de uma década, quando circular em veículo por qualquer via era uma aventura de desfecho incerto, até mesmo dentro das cidades. Quanto o Brasil não perdeu, e ainda perde, de sua produção pela absoluta impossibilidade de fazer circular por estradas intransitáveis sua produção agrícola ou industrial?

Assim como a fina rede de veias e artérias está para o corpo humano, a malha de vias de transportes está para a vida de um país. O Brasil depende visceralmente do bom funcionamento de sua rede de transportes para que seus setores vitais possam, eles também, desempenhar-se a contento.

Por fim, sabemos todos que o governo federal tem agido nessa área, mas o País precisa ter um programa permanente de acompanhamento do estado de sua malha de transportes, que se complete por um planejamento estratégico de conservação, recuperação e ampliação da malha brasileira.

\*Senador (CE)