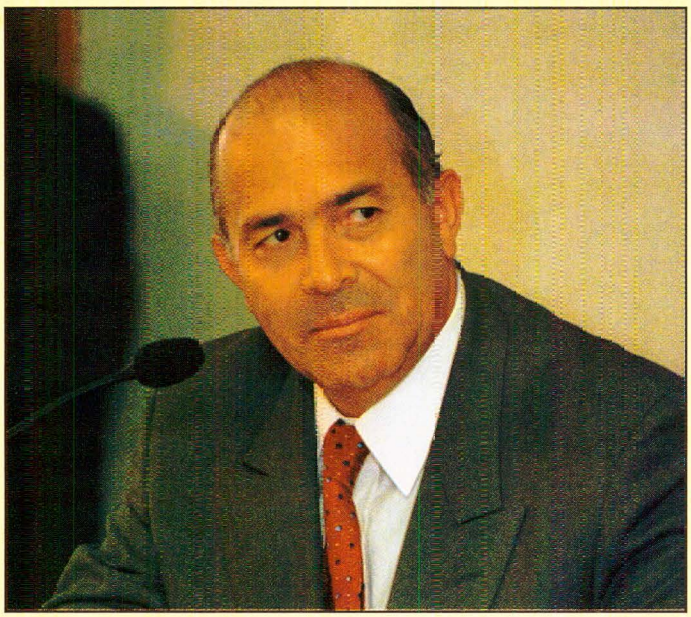
FAESP/FGV

Aos que estão ansiosos por causa da lentidão na implantação do sistema hidroviário como um todo no Brasil, Eliseu Padilha, ministro do Transportes, tem uma palavra de conforto: "deverão compreender que essa demora será compensada com muitos e muitos anos adiante, na medida em que estamos trabalhando com o pressuposto de que queremos investimentos e cuidados que garantam a perenidade dos ecossistemas onde será incorporado o trabalho e a vida econômica propiciada por cada uma das hidrovias planejadas". O ministro reconhece que, embora o governo tenha implantado o conceito da multimodalidade de transportes na esfera institucional, há um tempo de acomodação entre a teoria e a prática num país que há anos vem priorizando o modal rodoviário. Mas lembra que com a globalização a competitividade absoluta nos preços fará com que as modalidades hidroviária e ferroviária ganhem espaço um pouco mais acelerado e uma nova participação na matriz de transportes brasileira. E prevê uma verdadeira revolução na região Centro-Norte com a implantação da hidrovia Tocantins-Araguaia.

CORTESIA DA EDITORA DA

Era fluvial

BETH FERNANDES



❖ O Brasil, até os anos 90, apresentou uma cara rodoviária. No final desta gestão, qual perfil o transporte brasileiro irá assumir?

— O presidente Fernando Henrique Cardoso fez com que as instituições brasileiras adaptassem, desde logo, a nova filosofia da multimodalidade. Hoje, no plano institucional, a multimodalidade é implantada, mas entre o plano institucional e o plano tático sempre demanda um determinado espaço de tempo, especialmente quando há, como é o caso do Brasil, uma cultura que privilegiou um dos modais, o rodoviário. Haverá sempre um tempo de acomodação. O fator que deve ser registrado é que, com a globalização, a competitividade absoluta nos preços fará com que aquilo que o governo Fernando Henrique criou ganhe espaço um pouco mais acelerado, porque os preços farão com que a modalidade hidroviária e a ferroviária ganhem uma nova participação.

❖ A retomada de investimentos expressa no Avança Brasil elege os eixos de integração como espinha dorsal do desenvolvimento brasileiro. Que papel assume o Ministério dos Transportes nesse contexto? É possível quantificar?

— Os eixos de desenvolvimento estão fundados na maioria das vezes no sistema viário- rodoviário, hidroviário e ferroviário – e o Ministério dos Transportes tem a responsabilidade pela execução de todas as obras que dependam do orçamento público ou daquelas em que haverá parceria entre o setor público e o setor privado. Ao MT está reservada uma missão muito importante no Avança Brasil, mas quantificar, do ponto de vista de número relativo, não é fundamental.

❖ Quanto, porcentualmente, do Avança Brasil é destinado à infra-estrutura de transportes?

— Em termos de investimentos o Ministério tem uma participação importante. O montante de investimentos é de R$36 bilhões, supera em torno de 30% o que será investido e deve-se registrar que o presidente tem nesse investimento uma alavanca para impulsionar muitos outros investimentos que virão pelo setor privado.

❖ Qual é, hoje, a participação dos modais na matriz intermodal de transportes e como deveria ser? Em que o Plano Plurianual de Investimentos apóia a mudança da participação modal?

— O Avança Brasil, na medida em que privilegia a multimo-

dalidade faz com que se tenha a possibilidade, sob o ponto de vista material, da reestruturação da matriz transporte, com a participação dos modais mais econômicos para a sociedade brasileira de forma mais expressiva. Hoje, temos o modal rodoviário com soberania quase absoluta – transporta cerca de 60% dos volumes –, o modal hidroviário transportando cerca de 17% dos volumes e o ferroviário, entre 22 e 23%. Num país de dimensões semelhantes às do Brasil e que tem um sistema hidroviário também semelhante ao nosso, os Estados Unidos, a participação é de um terço entre os modais. Cada país tem suas próprias circunstâncias, mas em dimensões continentais como nós temos no Brasil, economicamente falando, o modal que deveria ter a maior participação seria o hidroviário, seguido pelo ferroviário, depois o rodoviário.

❖ Os fluxos tradicionais de carga sempre privilegiaram as regiões Sul e Sudeste. Como os novos investimentos e a atual dinâmica de desenvolvimento do país alteram essa direção?

— A premissa que fundou o Avança Brasil foi a da descentralização das atividades econômicas, da renda e a premissa da inclusão de todos os brasileiros nesse programa de desenvolvimento. Sob esse aspecto, a cientificidade da concepção do Avança Brasil partiu do pressuposto de que deveremos fazer com que todo o território nacional tenha um novo patamar de desenvolvimento e, para isso, vai haver investimento para a região inversamente proporcional àquilo de que ela participa hoje no PIB nacional.

❖ Apesar da importância dos investimentos, existe uma lista cada vez mais extensa de atividades paralisadas devido à questão ambiental. Isso é um sintoma da falta da inclusão da dimensão ambiental no Avança Brasil? E no Ministério dos Transportes?

— Nem num caso, nem no outro. Temos, na verdade, uma dedicação do governo Fernando Henrique à questão ambiental, ao desenvolvimento ecologicamente sustentável. O Ministério do Meio Ambiente e o Ibama são órgãos da administração federal; de outra parte, o MT, que tem responsabilidade pelo sistema viário, e o Ministério do Planejamento, que coordenou a concepção do plano plurianual, são membros do mesmo governo. E se temos tantas obras paralisadas, tantas obras esperando a solução privilegiada da questão ambiental, é exatamente porque na visão do governo, que por outros órgãos exige esse aprimoramento na questão ambiental, não podemos construir um pseudo-desenvolvimento. O desenvolvimento só existe se ele atingir na universalidade o ser e o seu meio.

❖ Na sua opinião, o que estaria faltando para harmonizar a política de transportes e gestão ambiental?

— Nós precisamos, na verdade, é avançar na questão ambiental na concepção dos projetos na área dos transportes. Temos que ter já na elaboração dos nossos projetos, e não depois na análise, uma larga consideração ambiental. Nesta fase de transição, concebemos os projetos ainda sob o ponto de vista técnico, do desenvolvimento, da engenharia, mas na minha visão – e isso nós estamos tratando no Ministério – o maior peso na concepção dos projetos deverá ser dado à questão ambiental.

❖ Qual o papel do modal hidroviário no mundo? E qual o seu potencial no Brasil?

— Primeiro, nós devemos distinguir que o modal hidroviário é o que causa menos danos ao meio ambiente. Trata-se do transporte mais limpo, aquele que em toda a sua atividade, se corretamente realizado – produz menos ofensas ao ecossistema. A participação do modal hidroviário no mundo é limitada pelas circunstâncias físicas, mas onde há disponibilidade é explorada na sua maior amplitude, especialmente no mundo desenvolvido, porque é o mais econômico e, na competitividade absoluta, quando for o mais econômico nunca ficará deixado de lado. O modal avança no mundo em patamares considerabilíssimos; no nosso caso específico, o modal hidroviário ainda tem um grande papel a desempenhar, um largo mercado a atingir, tanto na cabotagem como no sistema das nossas águas interiores.

❖ O mapa da ocupação brasileira foi desenhado, ao longo da história, graças ao uso dos rios, alternativa que foi quase completamente abandonada. Hoje, quais os eixos hidroviários tratados prioritariamente pelo MT? Como será o Brasil hidroviário?

— Temos o sistema do Madeira, que já está operando na sua plenitude; temos o sistema do velho São Francisco, que tem uma contribuição tão grande dada aos brasileiros e ao Brasil e que também está sendo amplamente considerado no Avança Brasil; o sistema do rio Paraguai, que foi e é muito importante para o país ; e o sistema Araguaia-Tocantins, seguramente um dos principais, senão o principal, que está merecendo por parte do governo todo o cuidado na questão ambiental para que nós possamos, com ampla sustentabilidade, dar ao Brasil esse sistema. Esse terá uma influência direta em uma dezena dos estados da Federação, contribuindo com uma nova concepção de desenvolvimento na região atingida pelo Araguaia-Tocantins.

❖ Qual a importância da hidrovia Tocantins-Araguaia para a região Centro-Norte do Brasil? E em que ela vai contribuir para dar competitividade à produção da região?

— Se no sistema hidroviário nó temos o transporte mais competitivo, e não é necessário que eu diga que todos os produtos que entram e saem daquela região – e me refiro aos estados de Tocantins, Maranhão, Piauí, Bahia, Mato Grosso, Goiás, Mato grosso do Sul, Pará –, teremos uma verdadeira revolução, porque teremos um grande ganho na produção dadas as novas circunstâncias e, como conseqüência, um novo patamar de desenvolvimento econômico para toda a população.

❖ Muitas vezes a intervenção das políticas públicas em um eixo restringe-se às obras de transporte, desconsiderando os diversos impactos decorrentes das oportunidades econômicas geradas. Não seria possível convergir investimentos e ações para potencializar o desenvolvimento regional?

— A idéia dos eixos regionais de desenvolvimento contempla por inteiro o desenvolvimento regional, na medida em que potencializa investimentos na infra-estrutura e também na área social – investimentos genéricos. A região será impactada por cad um desses investimentos. Pela primeira vez na História do Brasil o governo planeja ao longo dos nove eixos, onde o investiment é priorizado para hierarquizar os vários itens que hoje o condicionam, o desenvolvimento regionalizado.