A era fluvial

O futuro estará em breve navegando pelas hidrovias do Brasil no rumo certo do desenvolvimento

DÉCIO TEIXEIRA DA COSTA NAZARETH

Há cerca de cinco anos publiquei na imprensa mineira um artigo intitulado "As estradas da pobreza", mostrando que, balizada apenas na aplicação de métodos quantitativos para apurar o custo/benefício, a decisão sobre investimentos públicos na infra-estrutura de transportes incentiva a concentração dos recursos nas regiões desenvolvidas, perpetuando os desequilíbrios regionais. Tais métodos ortodoxos de seleção de investimentos, concentrando-se nas vias de retorno mais rápido do capital, acabam discriminando regiões que se tornam irremediavelmente pobres.

A palavra do ministro

Na edição nº 5 deste ano da revista AGROANALYSIS, o ministro dos Transportes, Eliseu Padilha, endossa esse raciocínio, ao expor o Programa Avança Brasil como instrumento de descentralização das atividades econômicas. "Sob esse aspecto" – afirma Padilha – "a cientificidade 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 a sua participação no PIB."

Anunciando o ingresso do país na era fluvial, o ministro dos Transportes acrescenta: "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 e depois pelo rodoviário."

Como na Índia

Quase um século e meio antes, o pesquisador inglês Richard Francis Burton afirmara a mesma coisa: "O Brasil é, sem dúvida, a terra dos grandes rios, mas ainda não melhorados, com as vias fluviais deploravelmente negligenciadas, como na Índia."

Tratando do tema com a isenção de cidadão inglês, ou talvez com o acesso às regras do comércio internacional proporcionado pela sua condição de oficial do Exército britânico, diplomata e membro da Royal Geographical Society, *sir* Burton deu uma explicação para o desleixo com relação às hidrovias em nosso pobre Brasil imperial: "Com os capitais para financiamento das estradas de ferro obtidos na Inglaterra, mediante pesados juros, os vários modos de comunicação foram concretizados no sentido inverso de seu mérito."

> Balizada apenas na aplicação de métodos quantitativos para apurar o custo/benefício, a decisão sobre investimentos públicos na infra-estrutura de transportes incentiva a concentração dos recursos nas regiões desenvolvidas, perpetuando os desequilíbrios regionais.

Os textos de Burton, publicados sob o título *Explorations of the Higlands of Brazil*, permaneceram dezenas de anos restritos aos centros eruditos britânicos, enquanto nós, provincianos, ignorávamos as causas de nosso viés histórico em termos de matriz de transportes.

Os países dependentes de financiamentos externos tendem a investir de acordo com a rentabilidade dos investidores, já salientava Burton. Com os projetos das ferrovias, vieram as locomotivas, os vagões e até mesmo as colunas de ferro e as telhas por elas sustentadas nas estações ferroviárias, como ainda se pode ver no interior do país.

O mesmo se pode dizer das rodovias, que há anos vêm sustentando a centenária indissolubilidade do casamento entre a indústria automobilística e a petrolífera, as mais poderosas da economia mundial.

Modal de interesse restrito

As hidrovias proporcionam custos operacionais expressivamente mais baixos que outros modais e reduzem o número de caminhões nas estradas – o que não as torna atrativas para os gigantes do comércio internacional.

Os rebocadores são construídos com um motor de caminhão para fazer o trabalho de 20 caminhões da mesma potência; as chatas usadas no transporte de carga são fabricadas às margens dos rios, utilizando aço e mão-de-obra local. É um modal de interesse econômico e social restrito aos países que o utilizam.

Aí está um dos motivos por que as hidrovias não chegam a sair do papel em nosso país e recebem toda espécie de bloqueios, tão logo as primeiras experiências são realizadas.

Nos tempos do Brasil colônia se dizia que os rios tropicais ameaçavam a saúde dos nave-

gadores, devido à possibilidade de doenças e ataques dos índios. Hoje se diz que os navegadores e suas embarcações ameaçam a saúde dos rios e das comunidades indígenas. Como se vê, houve apenas uma mudança de mão no processo de descrédito da modalidade.

O exemplo do Paraná—Tietê

Em seu livro *Water Resource Development*, publicado pela Universidade de Harvard, Otto Eckstein destaca a importância das hidrovias como fator indutor de desenvolvimento: "Depois que o rio se torna navegável, o tráfego surge lentamente, ampliando-se, mais tarde, à medida que atividades econômicas são instaladas em suas margens."

A afirmativa põe por terra os argumentos dos ortodoxos do custo/benefício de que não podemos ter hidrovias, simplesmente porque não temos carga para hidrovias. O sistema Paraná—Tietê comprova a tese de Eckstein: inicialmente a carga era incipiente; hoje temos cerca de 6 milhões de toneladas anuais de grãos, cana-de-açúcar, areia, calcário e adubos conduzidas com total segurança naquela hidrovia. Seis armadores operam comercialmente no sistema que, ao todo, já conta com 50 mil embarcações registradas na Capitania dos Portos local.

O crescimento expressivo do sistema Paraná—Tietê foi a resposta aos que investiram na primeira hidrovia brasileira.

Hidrovias e cursos d'água

Há uma diferença fundamental entre hidrovias e cursos d'água naturalmente navegáveis. Hidrovias pressupõem obras de dragagem, transposição de desníveis e balizamentos para que trafeguem, com total segurança, comboios formados após minuciosos estudos para determinar as embarcações-tipo. Nas hidrovias navegam os países de primeiro mundo rumo ao futuro.

Nos cursos d'água, apenas navegáveis, têm encalhado as economias dos países subdesenvolvidos.

Finalmente, o Brasil ameaça avançar rumo ao desenvolvimento – a não ser que, mais uma vez, mãos invisíveis acionem o freio da história.

Décio Teixeira da Costa Nazareth é economista e jornalista, com mestrado em administração.
E-Mail: ci.setop@mg.gov.br

CONSUMO

Politicamente equivocado

O caso da vaca louca provou que um simples boato pode causar a derrocada de todo um setor de mercado

HÉLIO SCHORR

Em recente viagem internacional, sentou-se a meu lado um senhor de aproximadamente 40 anos que imaginei conhecer e tentei identificar.

Abordei-o. Identificou-se – me permito omitir seu nome – como médico endocrinologista e professor da escola de medicina de uma das mais importantes universidades brasileiras. Lembrei-me imediatamente de tê-lo visto em mais de um *talk-show* da televisão. Concluí então ter a meu lado alguém que faz parte do supra-sumo da elite econômica e sobretudo intelectual do Brasil. Enfim, um formador de opinião.

Esclarecendo equívocos

Apresentei-me como médico veterinário dedicado à produção animal, com funções executivas numa empresa de interesse econômico centrado na produção e comercialização de carne de frango.

O professor observou então que orienta seus alunos e recomenda a seus pacientes a não consumirem carne de ave, devido aos elevados níveis de anabolizantes e promotores de crescimento utilizados na dieta desses animais.

Tive então que gastar um bom tempo explicando-lhe que anabolizantes não são utilizados na produção de aves em nenhum lugar do mundo, e que embora sejam permitidos para algumas espécies em países desenvolvidos, sua utilização no Brasil está proibida.

Expliquei-lhe também que os anabolizantes não devem ser confundidos com promotores de crescimento, que nada mais são que subdoses de antibióticos não absorvíveis, desenvolvidos para agir à luz do intestino das aves, melhorando a absorção de nutrientes. Sendo não absorvíveis, não deixam resíduos na carne e portanto não atingem consumidores como seus alunos e pacientes.

Mal informado

Refleti muito sobre esse diálogo, inconformado com a falta de informação do nosso formador de opinião.

Chegando a meu destino, participei de um congresso técnico em que uma das melhores apresentações foi a do dr. Wesley V.