



VULNERABILIDADE NACIONAL

VITOR PIRES VENCovsky*



A crise do setor aéreo verificada em 2006 trouxe grandes transtornos para a sociedade brasileira. A prestação de serviços de transporte de passageiros ficou comprometida, gerando insegurança para todos. Uma das providências governamentais à época foi retomar as discussões sobre o trem bala entre Rio de Janeiro e São Paulo. O projeto foi retirado da gaveta, mas, em pouco tempo, ficou esquecido novamente.

Em 2018, a greve dos caminhoneiros paralisou o fluxo de produtos em praticamente todo o território nacional. Mais uma vez, um acontecimento envolvendo o setor de transportes trouxe grandes incertezas para os brasileiros, já que produtos básicos e importantes começaram a faltar. O acontecido colocou o debate das ferrovias novamente em evidência. Nestes dois casos, ficou evidente, pelas manifestações populares e de especialistas, que a dependência

de uma única opção de transporte é um grande problema e precisa de um debate mais amplo.

Os dois exemplos são extremos e mostram que há uma grande deficiência dos planejamentos realizados no país na questão dos transportes, pois não consideram como uma das prioridades a segurança das instituições. Cidadãos e empresas são dependentes de sistemas de transportes, cujos serviços não podem ser interrompidos. Quando o transporte é suspenso, grandes



Transporte de grãos em Cambé, estado do Paraná

transtornos são verificados, como a paralisia de empresas e instituições e, em alguns casos, a morte de pessoas.

Mas nem sempre o planejamento foi realizado dessa forma. Em meados do século XX, o assunto segurança nacional estava muito presente em todos os planos governamentais no tocante aos transportes. Algumas publicações especializadas na década de 1950 consideravam que os sistemas de transportes precisavam atender

exigências socioeconômicas e político-militares, assim como tratar de questões como integração e unidade territorial, soberania nacional e aplicação do poder militar em áreas ameaçadas pelas pressões exteriores. A segurança nacional era tratada em seu sentido mais amplo, de segurança das instituições, e não apenas restrito ao conceito de defesa nacional. A segurança, aliás, era considerada condição importantíssima para a promoção do desenvolvimento econômico do país.

Nos EUA, a decisão de não desativar ou mesmo privatizar o transporte ferroviário de passageiros, que resultou na criação da estatal Amtrak na década de 1970, foi acertada à época, pois muitas regiões e cidades do país dependiam dos trens para



Transporte de minério de ferro em Parauapebas, estado do Pará

DADE

seu funcionamento. Para a sociedade norte americana, a preocupação com a segurança nacional significa construir sistemas de transportes redundantes, ou seja, disponibilizar mais de uma opção de transporte de pessoas e cargas entre origens e destinos idênticos. Enquanto isso, no Brasil, as ferrovias de passageiros foram desativadas na segunda metade do século XX, trazendo insegurança para muitas cidades dependentes dos trens.

Nos últimos anos, o sistema ferroviário nacional tem transportado volumes recordes, mas isso não significa que está promovendo a garantia das instituições. A falta de segurança ou de garantia de disponibilidade dos serviços de transportes no país atualmente é muito grande. Os investimentos estão priorizando a construção de sistemas ferroviários para atender necessidades muito restritas, envolvendo grandes grupos e setores econômicos voltados à exportação. O uso efetivo das ferrovias está limitado a um terço da malha total existente, ou seja, apenas 10 mil km.

A segurança institucional pode ser conseguida através de uma organização territorial adequada que garanta a cidadãos e instituições o mínimo de alternativas para o transporte de produtos e pessoas. Na falta de uma opção, outra pode facilmente ser

utilizada. Por enquanto, o país está enfrentando uma grande crise de insegurança por falta de alternativas de transportes. ■

Referências:

FORTES, A. B. Aspectos dos transportes no Brasil. Rio de Janeiro: Bibliex, 1956.


LOPES, J. C.; SOBRINHO, B. M. Dois estudos sobre transportes. Rio de Janeiro: Bibliex, 1951.

VALENTE, M. G. A Política de Transportes Marítimos do Brasil. Rio de Janeiro: Ministério dos Transportes: Serviço de Documentação, 1971.


VENCOVSKY, V. P. Ferrovia e logística do agronegócio globalizado: avaliação das políticas públicas e privadas do sistema ferroviário brasileiro. 2011. Tese (doutorado) - Universidade Estadual de Campinas, Instituto de Geociências, Campinas, SP.

VENCOVSKY, V. P. Sistema ferroviário e o uso do território brasileiro: uma análise do movimento de produtos agrícolas. 2006. Dissertação (mestrado) - Universidade Estadual de Campinas, Instituto de Geociências, Campinas, SP.

**Engenheiro e Presidente da Academia Piracicabana de Letras*



Transporte de grãos em Uchoa, estado de São Paulo



Viaduto 13, da Ferrovia do Trigo, construído pelo exército brasileiro, em Vespasiano Correa, estado do Rio Grande do Sul