

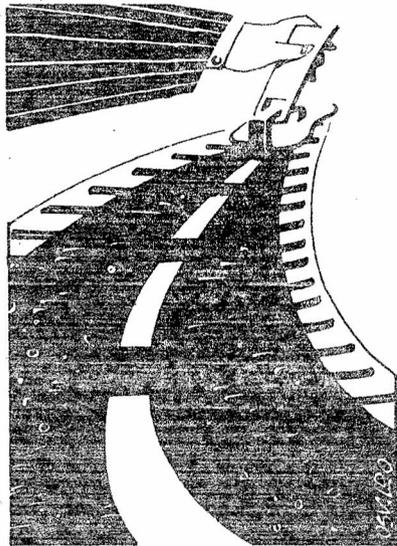
A Norte-Sul

IGNÁCIO M. RANGEL

Nenhuma surpresa. Já vivi bastante para saber que é nos momentos em que o país parece estar caindo aos pedaços e em que o Estado está, ou parece estar, paralisado, que as medidas realmente estratégicas são tomadas. Foi em momentos como esses — e como este, que estamos vivendo — que tomamos medidas do tipo Instrução 70 da Sumoc ou da correção monetária. Medidas que, sem nenhum exagero, na frase antológica do poeta, “abrem a porta do porvir”.

Foi com essa sensação que, na Folha de 30 de abril, li a cobertura do decreto nº 94.238, aprovando os planos do Ministério dos Transportes para a ferrovia Norte-Sul, que deverá ligar Brasília — e portanto o sul do país — a Açailândia, no Maranhão. Portanto, a Itaquí, ao norte e ao Atlântico Norte inteiro. Uma revolução em termos de geografia econômica.

A Folha informa, também, que pessoas muito autorizadas levantam objeções importantes. É possível que o senador Affonso Camargo tema o esvaziamento do plano querido dos paranaenses, que é a ferrovia da Produção, o que seria realmente uma pena, porque os dois projetos são elos da mesma cadeia que deverá conduzir-nos a um sistema ferroviário realmente moderno e condigno com o Brasil atual e iminente. Temor descabido, porque, quando resolvermos os problemas do financiamento do primeiro, estaremos resolvendo muitíssimos outros problemas, voltados



para a plena utilização no nosso potencial produtivo já criado.

Mas o óbice maior não nos vem deste lado, sim do fato de que se acena com a possibilidade de uma alternativa “cinco vezes mais barata”: a hidrovía do Tocantins. Trata-se de um projeto que um dia terá que ser levado a cabo, até porque não é alternativa ao tronco ferroviário Norte-Sul. E não se creia que o Tocantins toque menos ao meu coração. Até porque foi em suas águas, há 65 anos, que meu pai me ensinou a nadar.

Acontece que o Tocantins nos levaria a Belém e desconheço planos no sentido de converter essa cidade num porto marítimo, no sentido moderno da expressão. Comparado com Itaquí, Belém é um porto para canoas e não faço idéias de quanto seria mister gastar para transformá-la em porto para super-graneleiros, como é mister. Itaquí é alternativa para Tubarão, Rio de Janeiro (ou melhor Sepetiba), Santos e Paranaguá. Com a diferença de cinco milhas ou mais de navegação marítima a menos, no intercâmbio com o Atlântico Norte. Por menos do que isso (ou por motivos comparáveis), o Japão, que tem a primeira indústria de construção naval do mundo, está preferindo os caminhos de Vancouver e de Vladivostok — que consubstanciam alternativas ferroviárias — para o intercâmbio com a Europa.

O capitalismo industrial do Brasil chegou ao ponto em que se deve converter em capitalismo financeiro, casando a usina com o banco, com aconteceu aos países europeus há um século. Com as peculiaridades habituais, a mais importante das quais será, provavelmente, o fato de que, no Brasil, o papel do Estado será mais relevante do que o foi na Europa, no aparelho de intermediação financeira e no ordenamento do comércio exterior. Como sempre tem acontecido, a privatização de certas atividades deverá conduzir, no interesse e por exigência do próprio empresariado privado, à estatização de outras.

O que não está claro ainda é o

esquema de financiamento dos projetos aludidos — a ferrovia Norte-Sul, a ferrovia da Produção e as eclusas de Tucuruí. Ou isso se fará no quadro do processo geral de privatização dos grandes serviços de utilidade pública ou não formará sentido. Isso logo veremos e não tem muita importância a subjetividade dos redatores dos respectivos diplomas legais, porque o financiamento pelo próprio Estado seria impraticável e o financiamento via expansão do endividamento externo seria uma inadmissível operação de “dumping”. Especialmente desse “dumping” japonês do qual os Estados Unidos se defendem com tanta energia ou mesmo violência.

O Brasil carece de instrumentalizar demanda para a capacidade ociosa de sua própria economia, vale dizer, para os produtos de sua própria indústria pesada, para sua indústria de construção e, complementarmente, para produtos de países que estejam dispostos a responder ao aumento de novas encomendas nossas, com o aumento de novas encomendas suas. Neste último caso, estaria criando demanda para suas atividades exportadoras, que se encontram em todos os setores, mas que seriam particularmente relevantes tratando-se da agricultura.

Cada coisa a seu tempo, mas é isso o que está na ordem natural das coisas.

IGNÁCIO M. RANGEL, 73, economista, escreveu o livro “Inflação Brasileira”; foi presidente do Conselho Regional de Economia (RJ) e é membro do Conselho Federal de Economia.

6.05187

15/57