



## Raio-X do setor brasileiro de transportes: diagnóstico tupiniquim e possíveis remediações

Priscilla Guerra Guimarães Bernardes\*

PARANAIBA, Adriano; BULHÕES, Elieze. **Transportar é preciso.**  
São Paulo: LVM, 2019. 129p.

O livro *Transportar é preciso*, publicado recentemente, em 2019, pela LVM, trata-se de um apanhado de pesquisas e estudos, conduzidos por Adriano Paranaíba e Elieze Bulhões. Trata-se de um constructo bastante abrangente do transporte brasileiro, de hoje e de sempre, fruto de um longo percurso acadêmico até o doutoramento de ambos os autores. Ao que parece, pode-se dizer que o trabalho maior certamente foi mergulhar em todo contexto e história do setor de transportes brasileiro, enfatizando de modo claro e sintetizado as causas e consequências de cada vertente que compõe este setor econômico.

Quando intitulei esta resenha como sendo um Raio-X do setor de Transportes, bem como seu diagnóstico e possíveis mecanismos de tratamento, pretendi demonstrar o que de fato o livro me significou. Senti como um esmiuçado exame das condições “genéticas” (aqui seriam as históricas), avaliação dos hábitos e escolhas do paciente (aqui representadas pelas diretrizes políticas e principais decisões políticas), bem como as fatídicas doenças identificadas (no caso da obra, sendo estas os inúmeros problemas e conflitos que submetem o setor e seus usuários) e claro, as indicações de tratamento (sugestões que podem ser implementadas, bem como as doses de intervenção Estado/capital privado). Por fim, fecha-se o livro com a esperança de uma possibilidade de cura (no caso, melhorias e avanços). Ao menos para mim, terminei refletindo sobre a atual realidade dos aplicativos de transportes, por exemplo.

Ainda que não mencionados de modo capitular no constructo (algo que deixo como uma sugestão aos autores para trabalhos futuros), o questionamento se firma na diferença entre os métodos regulados e conduzidos pelo Estado, e os que têm como horizonte as demandas de mercado, os consumidores e necessidades de cada local. As alternativas apresentadas no livro buscam, claro, contornar os problemas e são realistas no sentido de poder aprimorar a

DOI: <https://doi.org/10.30800/mises.2019.v7.1231>

\* Priscilla Guerra Guimarães Bernardes é revisora da MISES: Revista Interdisciplinar de Filosofia, Direito e Economia. É Mestre em Comunicação pela Universidade Federal de Goiás – UFG – Brasil. Especialista em Marketing e Comunicação Digital pela Faculdade Cambury. Graduada em Jornalismo, pela Pontifícia Universidade Católica de Goiás – PUC-GO. E-mail: [priscillaguerra@hotmail.com](mailto:priscillaguerra@hotmail.com)

realidade, diante do sistema político, afinal, pareceria pueril crer que o Estado abandonaria o setor de transportes e, de repente, tudo se transformaria em um imenso UBER ou 99 para cada questão. Os dados colocados denotam a gama de empresas, os montantes de dinheiro em giro (seja investido, perdido ou pago em imposto) e até mesmo o número de pessoas afetadas por cada tomada de decisão, por cada lei, por cada novo cenário que se abre. É bastante plausível o que se propõe como soluções. Contudo, tais soluções, ainda considerando o ente Estado, apontam gradualmente para uma maior liberdade e expansão.

Outro detalhe, que se deve destacar, é que o livro não se dirige a um público específico, de economistas e entusiastas de estudos deste segmento. Como no próprio livro é colocado, a proposta é atingir todos os brasileiros, uma que vez que transportar é uma necessidade básica do ser humano. Desde antes do advento da roda. Indo do pedestre até a mobilidade aérea, passando por todas as outras formas. A linguagem do livro reforça esse direcionamento amplo, para um público diverso e até mesmo leigo diante deste quadro. Inclusive, sem pecar na ausência de dados e terminologias, porém devidamente explicadas, demonstradas e, às vezes, fazendo-se uso de ditos populares, comparações e frases simples. Nada fica desconexo ou confuso, e mesmo a obra sendo razoavelmente pequena, é justo reconhecer que não deixou de fora o essencial. Apesar de, evidentemente, instigar um debate subsequente, oferecendo os elementos básicos e mais relevantes para que se adentre qualquer discussão sobre o setor de transportes.

O primeiro capítulo utiliza o exemplo da Copa do Mundo de 2014, realizada no Brasil, após sete anos de preparação pelo então governo federal do PT. Os indicadores sinalizam a discrepância entre o planejamento e a conclusão das obras dos PACS, mostrando o abismo em que se viu o país durante o evento, com vasta maioria das obras de estádios, ou as aeroportuárias, inacabadas, tendo casos até de desistência após um bom tempo depois do fim dos jogos. A todo momento, se reforça o quanto o Brasil é um país arraigado no que está no papel, na planta do que será feito, no projeto. E no quanto sua sufocante burocracia emperra a realização e afugenta possíveis investidores que poderiam amortizar os gastos e agilizar a conclusão do se pretende fazer. Faz-se uma comparação com a Austrália, um país de proporções tão continentais quanto o nosso, cuja estrutura de transportes mostra capilaridade e outras vias de captar verba privada, a começar pela maneira de praticar a atração de investimentos privados.

O segundo capítulo trata das rodovias. A parte mais fortemente notada pelos políticos desde sempre, até porque, desde muito tempo, se vê na indústria automobilística uma estratégica forma de gerar mais dinheiro, obtendo apoio de membros deste mercado. Algo que até mesmo interferiu na pouca atenção dada às hidrovias e ferrovias. O capítulo relembra toda a trajetória feita para justificar o investimento em estradas, além de explicar como funcionam as parcerias com o setor privado. Inclusive, esclarecendo que não existem rodovias privadas no país, apenas concessões. Algo que se destrincha de forma clara, mostrando as formas como acontecem, quanto tempo duram, como funciona o acompanhamento e execução. Ao final, se impulsiona uma possível necessidade de buscar apoio dos produtores e industriais, que mais utilizam a malha viária, em especial levando em consideração a Taxa Interna de Retorno, e buscando achar formas de diminuir as perdas que estes, por ventura, tenham, e talvez assim, adquirindo novas formas de custear as estradas, de fazer a manutenção etc. Algo que pode até mesmo desonerar o BNDES, patrocinador de um caro e ineficaz sistema.

As hidrovias são o assunto do terceiro capítulo. Capítulo este que nos questiona como pode um país tão vasto e repleto de rios e estruturas hídricas, ser tão mal aproveitado nesta potencialidade. Começa-se elegendo um dos culpados. Trata-se dos estudos sobre viabilidade, algo quase inexistente e com poucas possibilidades de se fazer um preciso cálculo de viabilidade, que possa verificar as necessidades, oportunidades e como aplicar capital de modo gradual e necessário, sem gastos excessivos. Há a apresentação de um plano para que isso seja feito, inserindo a possibilidade de adiamento e expansão e agregando novos elementos, que tornem os investimentos mais atraentes para este ramo, especialmente se tratando do Brasil, detentor de uma das maiores redes fluviais do mundo.

A condição de pedestre é o assunto do quarto capítulo, algo que, a meu ver, foi bastante inovador de ser considerado. Especialmente, por representar um papel no qual todos estaremos inseridos em algum momento. Refere-se aqui as calçadas, mal projetadas, em más condições, aos riscos de acidente e seus respectivos (e alarmantes índices de ocorrência) e a forma como a infraestrutura desta competência é feita nos municípios. Algo bastante importante foi ressaltar o paradoxo entre os investimentos em ciclovias, quando se tem calçadas e vias de trânsito com tamanha precariedade como se tem. É uma ânsia de oferecer uma realidade europeia, moderna, avançada e até sustentável e ambientalmente adequada, sem qualquer noção do básico, como uma calçada com espaço para duas pessoas conseguirem transitar em sentidos opostos, sem que uma delas precise cruzar a rua, para que não se esbarrem, e arriscar-se num atropelamento.

O quinto capítulo, muito bem chamado de filho pródigo, fala de dois irmãos. O setor ferroviário e aéreo. Traça-se o passado de cada um. No caso das ferrovias, se fala da icônica importância que representou no século XIX, das projeções, até a criação da VALEC, feita por José Sarney. Mostra-se como este setor deixou de ser assistido, em especial pela ênfase dada pelos governos às rodovias, em razão do intuito de se vender carros, bem como toda a relação com o petróleo e empresas automobilísticas. Algo também forte é a escrachada atuação, assombrosa e corrupta, da VALEC, que chegou a fazer em 26 anos o equivalente a 6 quilômetros por ano. Sim, por ANO. Já sobre o setor aéreo, se valoriza a pouca (mas existente) chance de investimentos privados, a pouca (mas existente) concorrência, mas logo mostra-se que tudo tropeça na regulação e na tentativa de centralizar investimentos e decisões. Reforça-se o crescimento do número de viajantes de aviões, mas deixa-se claro o quanto ANAC e INFRAERO, braços governamentais com poderes em excesso deliberativos, por exemplo, podem limitar mais empresas e até mesmo novos investidores de ingressarem no páreo. Um exemplo é também a própria legislação, que possui embargos absurdos, como a lei que impede que capital estrangeiro seja dono de mais de 20% de qualquer companhia nacional. No caso do dono da Azul, só foi possível inserir a empresa pois seu proprietário nasceu no Brasil, mesmo tendo crescido e criado carreira fora. Novamente, se oferecem possíveis ideias, e a partir da própria sinalização das problemáticas, é também viável enxergar o que falta e o que sobra, seja no âmbito das ferrovias ou no dos aeroportos, bem como em suas partes, assim como em seus funcionamentos e custos.

O sexto e último capítulo centra-se na greve dos caminhoneiros, sucedida no ano de 2018, e que conseguiu parar o país, causar prejuízos e interromper fluxos de mercadorias e o trânsito de pessoas. Todo caos gerado mostrou a dependência que o país tem em relação à

atuação dos caminhoneiros e toda a estrutura de rodovias. Duas coisas que ficaram óbvias para o governo e para a população de modo geral. Discute-se aqui as dificuldades enfrentadas por estes profissionais, a começar pelas leis, que obrigam um descanso mínimo (algo que faria necessária a presença de um segundo caminhoneiro para que se fizesse um revezamento). Aborda-se o custo de renovação da frota, cuja vida média dos veículos em território nacional é de cerca de 19 anos. Algo que não só encarece os preços (veículos velhos precisam de mais manutenção), ampliam o risco de acidentes, fora a questão ambiental e as próprias condições de trabalho destes profissionais. Se fala sobre a possibilidade de criar cooperativas, de modo que as cargas de trabalho, custos de renovação e demais questões, que permeiam toda a situação, pudessem ser melhor otimizadas e equalizadas, em especial se levarmos em conta a baixa escolaridade dos caminhoneiros e sua conseqüente inabilidade em gerir, administrar e planejar seu próprio negócio. O que poderia ser explorado de modo mais viável e com ganhos para todos os envolvidos.

Como dito no princípio desta resenha, o raio-x desta obra é um verdadeiro check-up de um grande enfermo, com diversas anormalidades que ameaçam sua saúde e sua sobrevivência. São dadas opções para melhorar o quadro, ainda que sejam modestas por considerarem um 'majoritarismo' ainda na tutela do Estado, em alguns casos. Porém, é algo possível, aplicável. Algo que pode ser pensado para agora, ainda que certos 'remédios' levem mais tempo para fazer feito ou para serem aplicados integralmente.

É bastante válida toda a questão levantada pelos estudos de Paranaíba e Bulhões, mas é ainda mais enfática a demonstração, por meio dos levantamentos e análises de um único setor, o quanto o Estado vive uma contradição performática, ou seja, cria soluções para sanar um transtorno, e acaba gerando um novo problema, para o qual lança uma outra solução, e assim segue, num ciclo que se arrasta por décadas e que nos condena a conviver com onerosos custos de produção e consumo, com os riscos de acidentes e fatalidades, com a abertura de lacunas intermináveis para corrupções (sobretudo, nas estatais como a VALEC ou nos esquemas de licitação, como tem sido escancarado pelos noticiários com a operação Lava Jato) e por fim, com tudo contribuindo para que não tenhamos um serviço eficiente e pertinente a um país colossal, como o Brasil. Talvez, só não tão colossal como a infinidade de ingerências e incoerências que nos interpelam neste, e em praticamente todos os setores econômicos.

Finalizo minhas observações sugerindo à LVM que busque publicar mais livros que foquem em outros setores, de modo tão assertivo, quanto esta obra fez com relação ao ramo dos transportes. Sem qualquer prolixidade, se atendo ao fundamental, mas mostrando o panorama de modo pleno e sem máscaras, além de oferecer saídas e novas possibilidades. Todos pagamos e caro por um governo que decide tudo e oferece quase nada, é mais que latente conhecer os pormenores, entender a raiz dos problemas e sobretudo, ampliar a consciência sobre o quanto a intervenção estatal pode ser nociva em qualquer âmbito da vida de uma nação.

RECEBIDO EM: 25/07/2019

APROVADO EM: 01/08/2019