

HISTÓRIA

# A decadente alternativa às rodovias

Pouco depois de uma greve de caminhoneiros parar o país, documentário discute a trajetória ferroviária brasileira da prosperidade ao esquecimento



DIVULGAÇÃO

**Nos trilhos.** Nascida no século XIX, rede ferroviária enfrentou decadência conforme perdeu a prioridade para a indústria automobilística; para especialistas, modal poderia diminuir dependência da economia do setor rodoviário

**RENATO GRANDELLE**  
renato.grandellem@oglobo.com.br

Em maio, por mais de uma semana, o Brasil parou. Revoltados com os reajustes no preço dos combustíveis, caminhoneiros bloquearam estradas e abalaram a economia nacional. Faltou gasolina nos postos, alimentos nos supermercados, remédios nos hospitais. Mais do que tudo, a mobilização mostrou como o país havia se tornado refém do setor rodoviário e relegado as ferrovias a um passado remoto.

No documentário “Estrada de sonhos”, em cartaz desde quinta-feira, o diretor Pedro von Krüger entrevista usuários de trens e narra a decadente história ferroviária do país, mostrando como, ao longo de décadas, a população afastou-se dos trilhos.

— Agora é um folclore, dizemos que uma pessoa viveu no tempo do trem. E com isso ignoramos a vocação ferroviária do Brasil — lamenta. — Temos um território de dimensões continentais, e este modal é a melhor forma para atender à exportação de matéria prima, que é a nossa principal atividade econômica.

## OPÇÃO MAIS SUSTENTÁVEL

De fato, um grande trem de carga pode transportar mais material do que centenas de caminhões, desafogando significativamente as rodovias. Também provoca menos danos ambientais e acidentes. Hoje, a violência no trânsito mata 47 mil pessoas por ano e deixa 400 mil com algum tipo de seqüela. Os aci-

mentos custaram R\$ 146 bilhões ao Brasil em 2016, o equivalente a 2,3% do PIB.

Autor de livros sobre a história da ferrovia nos períodos imperial e no início da República, Pedro Karp Vasquez avalia que a “carnificina” nas estradas não existiria se o país não tivesse optado, no século XX, por reduzir o investimento nos trilhos. Contrariava, assim, o avanço no modal concebido em 1854 pelo banqueiro e industrial Irineu Evangelista de Sousa, o barão de Mauá.

Apresentado no filme como idealizador da primeira estrada de ferro brasileira, que liga o Rio a Petrópolis, Mauá é muitas vezes apontado como um dos maiores empreendedores da História do país. Também investiu em áreas como a iluminação do Rio, a navegação de cabotagem no Amazonas e a instalação de cabos submarinos ligando o Brasil à Europa, viabilizando a comunicação por telégrafo.

Em 1875, endividado, Mauá escreveu uma carta a seus credores tentando convencê-los a acreditar em seu negócio, porque “não há exemplo (...) de uma estrada de ferro ser vencida por uma estrada de rodagem”. Não conseguiu o dinheiro necessário para salvá-lo e, poucos anos depois, vendeu a ferrovia que construiu a uma empresa britânica. Morreu fadado em 1889.

— A ferrovia começou muito bem no Brasil

imperial, onde teve o crescimento sintonizado com o que ocorria na Europa e nos EUA. A fotografia, que nasceu na mesma época, foi usada para documentar as obras aos financiadores europeus. Mostrava que realmente foram construídos túneis, pontes e estações com os recursos enviados — explica Karp. — O modal ferroviário começou a ser desmontado no período republicano devido à vontade dos governantes de se desfazer de qualquer negócio que tivesse alguma associação com o Império. Daí veio a decisão de priorizar as estradas e a indústria automobilística, o que foi um grande erro. Se os trens tivessem o peso adequado na matriz de transportes, os caminhoneiros não teriam força para organizar em maio uma greve com aquelas proporções.

Para o diretor do Museu do Trem, Bartolomeu Homem del Rey, o marco inicial da decadência dos trens veio no governo de Juscelino Kubitschek, em 1957, quando o presidente tentou organizar cerca de 20 estradas de ferro que seguiam modelos de funcionamento independentes.

— JK encomendou uma pesquisa a empresários americanos sobre o transporte de carga e eles, interessados em investir aqui, convenceram-no de que o investimento em trens não era lucrativo — crítica. — O presidente criou a Rede Ferroviária e colocou rodovias margeando os trilhos. Para

os trens, foi o início do fim. Agora temos apenas duas linhas interestaduais que fazem transporte de passageiros. Já os caminhões proliferaram, mesmo sendo mais poluentes e transportando menos cargas, obrigando os motoristas a dirigirem até 16 horas por dia para fazer cumprir o prazo de suas entregas.

## DESBRAVANDO NOVOS TERRITÓRIOS

Pedro von Krüger, por sua vez, considera que a Rede Ferroviária Federal foi uma boa tentativa de organizar as linhas de trem, mas que foi abandonada pelos sucessores de Juscelino. O órgão foi definindo até ser extinto em 1998 pelo presidente Fernando Henrique Cardoso.

Para o cineasta, “não existe a possibilidade” de pensar em um país sem modal ferroviário competitivo.

— O regime militar teve a oportunidade de cuidar da ferrovia, juntar os ramais que não tinham conexões e integrar o país, mas seus presidentes preferiram não manter o projeto. Foi um descaso — condena o cineasta, que, no entanto, é otimista em relação ao futuro dos trens. — No século XIX, a ferrovia permitiu o desenvolvimento populacional do país e a ligação entre as cidades. Com ela, desbravamos novos territórios. E, embora o trem não tenha a capilaridade dos caminhões, a greve dos rodoviários deixou claro que precisamos pensar em melhores formas de abastecimento na economia. Precisamos voltar ao conceito inicial, que é unir o Brasil. A nova geração deve combater o descaso e a irresponsabilidade com o patrimônio público. ●

“

“A nova geração deve combater o descaso com o patrimônio público”

**Pedro von Krüger**  
Cineasta