

01/02/2012

O "Vietnã" tupiniquim

Por Carlos Lessa

Certamente, um evento que dominou a mídia nos últimos anos foi o 11 de setembro do World Trade Center. Para a sociedade norte-americana e para o mundo inteiro, o evento foi inteiramente imprevisível e dissolveu a convicção da não vulnerabilidade estadunidense. O desfecho da Guerra do Vietnã gerou estupor, pois até aquele momento os EUA sempre haviam ganhado, pelas armas ou pelo dinheiro, todas as guerras em que participaram. Sempre para cima e para a frente, desde a compra de Louisiana e do Alasca, da anexação da Califórnia, Texas, New México e Arizona e também de Porto Rico, pelas armas, a hegemonia mundial foi inteiramente afirmada após a Primeira Guerra Mundial e confirmada pela Segunda Guerra Mundial. Mas essa história de êxitos, que incluiu cravar a bandeira americana em solo japonês (Iwo Jima) e poupar vidas americanas com o genocídio de Hiroshima e Nagasaki, foi desnaturalizada pela derrota ante o Vietnã. Creio que, em dez anos, as forças armadas americanas perderam 10 mil homens no Vietnã, e foi construído um memorial com esses nomes. As baixas no Iraque e no Afeganistão, provavelmente, não terão memorial.

Quando é pela primeira vez, a catástrofe é não natural. A queda de três edifícios no centro do Rio de Janeiro, colados ao Theatro Municipal, já produziu 17 mortos e ainda há pessoas desaparecidas. O desabamento mexeu com todos nós. Vivemos em apartamentos, trabalhamos em edifícios de escritórios, frequentamos prédios de concreto e andamos pelas calçadas, mas ninguém se preocupa com a possibilidade de um desabamento. Nos EUA, o 11 de setembro foi um ato de terrorismo; no Rio, o 26 de janeiro foi, provavelmente, um ato desatinado de um proprietário ou inquilino de um imóvel que fez danos estruturais e pôde fazê-lo sem medo de fiscalização ou de denúncia. Com minha modesta experiência de recuperação de imóveis arruinados, quero registrar que, em contraponto às dezenas de providências para a aprovação legal, jamais fui fiscalizado por nenhuma das agências municipais ou estaduais.

Má conservação e o alto custo do sistema de transporte é um corolário dos juros altos praticado pelo BC.

O ataque terrorista aperfeiçoou instituições xenófobas americanas em relação aos estrangeiros, que podem ser detidos por dias sem comunicação com família, advogados ou consulados. No Brasil, o 26 de janeiro irá gerar mais exigências

para aprovação de obras e, provavelmente, um aperfeiçoamento institucional dos sistemas de vigilância para impedir obras clandestinas.

No Brasil, há muitos anos, vivemos uma guerra muito mais mortífera que a do Vietnã. Pelas informações disponíveis, 57 mil pessoas morreram em acidentes de trânsito urbano e tráfego interurbano, só no último ano. Anualmente, as mortes no Brasil são cinco vezes o total de mortes de americanos no conflito do Vietnã. No "Vietnã" tupiniquim, 300 mil são acidentados e hospitalizados (em uma média de 9 dias/leito). Mais de 100 mil dos hospitalizados permanecem com sequelas e passam ao exército dos portadores de deficiência por invalidez permanente. Essas cifras deveriam escandalizar e amedrontar os brasileiros, porém, isso é considerado "da vida", logo, "natural".

É fácil demonstrar com que naturalidade esse morticínio é observado. Por exemplo, Adolfo Bento Neto, prefeito de Piedade de Caratinga, na região do Vale do Rio Doce, declarou que "quem trafega, hoje, pela rodovia (BR 474) tem a sensação de que nada foi investido, apesar de sucessivas reformas", e constata: "aparece um buraco, tampam com uma capinha o trecho todo, mas passa um mês e já está tudo do mesmo jeito" (O Globo, 29/1/2012). O prefeito tem razão, mas faltou falar que os buracos fazem desta rodovia um caminho de morte.

Insuficiência crônica de recursos para manutenção adequada de rodovias, ausência de controle de peso de carga de caminhões, falta de efetivo e recursos técnicos para a Polícia Rodoviária são dimensões consideradas "naturais". É, também, considerado "natural" que o Brasil transporte a maioria de suas cargas de longa distância pelo binômio caminhão-rodovia, apesar desse frete (por t/km) ser o dobro do ferroviário e o quádruplo do aquaviário.

O Banco Central brasileiro pratica o mais alto juro real primário e é complacente com o multiplicado "overhead" bancário. A má conservação dessa malha logística anacrônica e custosa é um corolário dos juros colossais de uma dívida pública que cresce de forma estéril. A concentração de recursos em nível federal e a anemia da rede metropolitana tem associado à explosão da população de veículos automotores o dramático e insuficiente investimento em sistemas de transporte coletivo sobre trilhos. Os especialistas dizem que seriam necessários novos 30 m² de pistas de rolamento e áreas de estacionamento para cada novo veículo automotor urbano. Na metrópole do Rio, a frota automotora cresce 9% ao ano e é microscópica a ampliação do sistema sobre trilhos.

O congestionamento estimula a multiplicação da motocicleta, que é uma solução mais plástica e de menor custo individual, mas não existem motovias nem ciclovias, apenas estão sendo criadas faixas preferenciais para ônibus. Hoje, as emergências registram 7% mais acidentados por motos do que por automóveis. O governo federal badala o trem-bala entre Rio e São Paulo; no Rio, mas com uma fração dos recursos destinados ao trem-bala seria possível instalar metrô de superfície, que atenderia a mais de 60% da população. Em São Paulo, seria

possível ampliar a rede de metrô. Do ponto de vista de um "Vietnã" tupiniquim, nada mais assustador que dar continuidade a esses erros estruturais de planejamento estratégico e de atuação de curto prazo.

Todos sabem que o automóvel zero km perde 20% de seu valor patrimonial ao sair da loja, e alguém que compra um zero km pagando 90 prestações não percebe a brutal massa de juros que paga por um bem cujo valor depende da segunda-mão, da terceira e da geriatria popular. Com a moto acontece o mesmo, e na zona rural está um comprador que tende a aposentar o cavalo e o jegue. Se o morticínio do motoqueiro já é inquietante na região metropolitana, é um pesadelo imaginar a rede vicinal e os caminhos rurais com motos, sem nenhum controle: o "Vietnã" tupiniquim ganha uma nova dimensão.

O custo em vidas destruídas ou depredadas é um absoluto. É bom lembrar que, além das motos destruídas, das interrupções de trânsito, das pensões por invalidez, da sobrecarga na rede hospitalar, seria prioridade - e um bom negócio! - ampliar, em curto prazo, os gastos de manutenção e operação de trânsito e tráfego e, em longo prazo, mudar a logística de mercadorias e o transporte público sobre trilhos.

O brasileiro acha "natural" o risco de acidente motorizado e morre de medo do desabamento de um edifício.

Carlos Francisco Theodoro Machado Ribeiro de Lessa é professor emérito de economia brasileira e ex-reitor da UFRJ. Foi presidente do BNDES; escreve mensalmente às quartas-feiras. carlos-lessa@oi.com.br