

## 2018: novas esperanças para os ferroviários e ferrovias

Fonte: Blog [www.ferroviavezevoz.com](http://www.ferroviavezevoz.com) do jornalista Fernando Abelha | 02/01/2018

Por Fernando Abelha

Dois de janeiro, primeiro dia útil do ano de 2018, que se inicia. Com ele, alimentamos novas esperanças de que os ferroviários e as ferrovias tenham um lugar ao sol. Os ferroviários somente desejam ver respeitados os seus direitos e as ferrovias, por sua vez, se voz tivessem, pediriam para sair das mãos de seus algozes e que passassem a ser operacionalizadas como o Brasil merece e o povo espera, isto é, livres de concessões viciadas e oportunistas que agora pretendem obter mais 40 anos de um domínio, muito mais do seu interesse comercial do que operacional, em favorecimento do País, sem pensar nos interesses nacionais e sem apresentar qualquer contrapartida ao desenvolvimento e modernização do modal ferroviário, que o País merece e aguarda.

Assim, se as ferrovias tivessem vez e voz, não obstante a tudo isso que ameaça seu pálido futuro desenvolvimentista e nacionalista, talvez ainda pudessem ser ouvidos seus gemidos rogando para que não mais se dilatassem o que já fora devastado, tal como a calamitosa destruição de 20 mil quilômetros de linhas por todo território nacional, equivalente à perda de nada mais e nada menos, do que a marca de mil quilômetros por ano, de modo que estes 20 mil quilômetros de trechos ferroviários, com todo o seu acervo e histórico de integração nacional, ficaram renegados ao abandono, sucateados, saqueados, invadidos e apodrecidos, constituindo assim, abominável crime de lesa-pátria praticado pelas concessionárias que usurparam as linhas pertencentes da extinta RFFSA, protegidas que são até os dias atuais pelos governantes que nos últimos 20 anos, estiveram e estão à frente do País.

Segundo engenheiros oriundos da RFFSA, esse crime do abandono de quilômetros de linhas, equipamentos e instalações, levou ao desperdício mais de R\$ 100 bilhões se considerado o material rodante constituído por milhares de locomotivas e vagões, trilhos, maquinarias, estações, depósitos, oficinas, glebas de terras hoje invadidas e muito mais, que sob a gestão ferroviária da então RFFSA, disciplinadamente organizada, atenderiam às demandas ferroviárias de cargas e passageiros de forma mais racional. Agora, no decorrer desses sofridos 20 anos, o que nos restou?

É importante lembrar que nas últimas décadas do século passado as ferrovias prestavam importantes serviços à nação brasileira, com o transporte de carga geral e de passageiros, sem abandonar as composições unitárias como as de minério, produtos acabados de siderurgia, derivados de petróleo e da cana de açúcar, cimento e grãos destinados ao consumo interno e às exportações.

O triângulo Rio, São Paulo e Belo Horizonte, juntamente com o Tronco Sul, proporcionavam arrecadação que, também, cobria plenamente ao custeio dos demais trechos deficitários. O governo, quando investia, voltava-se, tão somente, à infra-estrutura ferroviária, como ainda permanece fazendo em favorecimento das concessionárias. Assim, o social permanecia nas metas da RFFSA e quiçá nas dos governantes, ao oferecer serviços ferroviários aos pequenos produtores e aos brasileiros menos favorecidos, que encontravam nos trens de cargas e de passageiros, embora lentos, um meio ideal de atendimento às suas necessidades e objetivos. Hoje, o povo brasileiro e os pequenos produtores agrários e industriais, somente dependem do transporte rodoviário ou aeroviário. Por sua vez, os caminhões com toneladas acima do permitido, danificam as rodovias e provocam, continuamente, por todo território nacional, acidentes que ceifam vidas de milhares de

brasileiros todos os anos, o que no fundo, nada mais é do que crime assombrador praticado pelo descaso dos governantes, além do encarecimento dos produtos de consumo interno, em face do alto valor de suas tarifas. Esperamos que se pronunciem o Ministério dos Transportes com seus DENITs e ANTTs.

Não somos contrários à modernização, fruto de gestão política e técnica, mas sim ao desleixo, corrupção e ganância. É o que vem ocorrendo com as concessões das nossas históricas, saudosas e operantes ferrovias pelo Brasil afora. Ressalte-se, ainda, as novas construções como a Norte Sul, Transnordestina e outras, que pararam no meio do caminho e absorveram outros milhões de reais, até agora destinados ao lixo.

Pergunta-se: quem responderá por tão odioso crime contra o erário público? Ninguém saberá, enquanto o silêncio predominar...

Confiamos que 2018, ano de eleições federais e estaduais, nós brasileiros sejamos iluminados para que saibamos escolher novos governantes, livres da corrupção e desmandos, mas, dotados do discernimento e compromisso que a Pátria merece. Esse é o grande dom que a democracia nos proporciona, a de nos livrar dos maus políticos e administradores da coisa pública incompetentes. Mudemos, então, este cenário. É o que o modal ferroviário espera, se soubermos sair vivos do relento e do limbo, que juntamente com os 20 mil quilômetros de trechos ferroviários, material rodante, equipamentos e estações, fomos jogados e abandonados, ainda, vimos encarcerados nossos direitos profissionais e previdenciários.

Por tudo isso, e com a esperança de novos governantes e políticos honestos, não vemos outra forma de solução, que não o banimento da operação ferroviária das atuais concessionárias, para que outras surjam, condição única de vermos, realmente, o Brasil nos Trilhos como, continuamente, alardeia o presidente da República, sem, contudo, ter conseguido até hoje fazer algo sustentável pelos ferroviários e ferrovias.