

## O sonho de chegar ao Pacífico de trem

Não é de hoje que o Brasil sonha em desbravar um caminho para o Oceano Pacífico. Abrir rotas para o oeste traria equilíbrio à logística, principalmente agora que o país tem como principal comprador de suas matérias-primas a poderosa China. O sonho pode vir a ser patrocinado pelos chineses, conforme anunciou o primeiro ministro chinês, Li Keqiang, em sua visita ao país no dia 19 de maio. O gigante asiático fechou um acordo com o Brasil e o Peru para iniciar estudos sobre um trem transcontinental que atravessaria o território brasileiro de leste a oeste, até chegar aos portos peruanos. Os estudos de viabilidade dessa nova rota ferroviária, de 3,5 mil quilômetros, só ficarão prontos em maio de 2016. Mas, durante a divulgação do pacote de concessões nesta terça-feira, ficou claro que o Governo está apostando nesse projeto, considerado estratégico. O plano de privatizações de 198,4 bilhões de reais prioriza exatamente as ferrovias, que terão concessões no valor de 86,4 bilhões de reais. O ministro do Planejamento, Nelson Barbosa, disse que a extensão dessa malha, que se estende de Campinorte, no Tocantins, passando por Mato Grosso —principal produtor de grãos brasileiros— Rondônia, Acre até chegar ao Peru, pode movimentar o equivalente a 40 bilhões de reais. Seria a retomada de um meio de transporte que ficou parado no tempo. Os trilhos de trem no Brasil acompanharam o crescimento da produção de café, principalmente de São Paulo, entre os séculos 19 e 20. Mas, o grande investimento brasileiro das últimas décadas foi pelas rodovias, que responde por 60% do transporte, enquanto as ferrovias representam apenas 20%. Entre 2011 e 2014, por exemplo, foram construídos cerca de 1.000 quilômetros de linha férrea, malha que não cobriria a distância entre São Paulo e Brasília, por exemplo.

O trem transcontinental ainda é uma incógnita, até porque não se sabe ao certo quanto tempo demoraria para tirar do papel tal projeto ambicioso. Quando os estudos ficarem prontos, o Governo Dilma estará no segundo ano deste mandato. E ela teria de ser extremamente ágil para garantir as bases da execução de obras antes de deixar a presidência. Ao menos em dinheiro público, o BNDES se mostrou mais generoso com as linhas de trem, ao conceder até 70% de recursos para obras no setor, contra 35% a 45% dos demais modais. Quem acompanha o projeto acredita que a oferta do capital chinês pode promover o 'milagre' de reduzir as burocracias brasileiras que limitam projetos de longo prazo. Por ora, a saída para o Pacífico de trem ainda é um sonho.