



## Redes de transporte no Brasil

### Águas

Os transportes fluviais e marítimos [no Brasil] não estão à altura das facilidades oferecidas pela rede hidrográfica [...] e pelo tamanho do litoral, junto aos quais concentra-se, ainda, a maioria da população. Os rios navegáveis [...] formam uma verdadeira rede na Amazônia, onde quase 25 mil quilômetros estão abertos às navegações, visto que os navios marítimos podem atravessar o país até a fronteira peruana. [...] No restante do país, apenas os afluentes do Rio Paraná e do Rio Paraguai formam outra rede, desembocando no Rio da Prata e, por conseguinte, percurso útil às trocas internas no Mercosul. Outros trechos navegáveis são mais desconectados, mas, da mesma maneira, oferecem várias centenas de quilômetros, como o Rio São Francisco, entre Pirapora (Minas Gerais) e a barragem de Sobradinho (Bahia), cuja construção não permite mais o acesso até Juazeiro.

[...]

### Ferrovias

As estradas de ferro brasileiras nunca constituíram uma rede nacional. Mesmo durante seu tempo de (modesto) esplendor, resumiam-se a uma coleção de linhas de exportação de minerais e produtos agrícolas, e raramente tomaram a forma de uma rede regional, exceto, parcialmente, no Nordeste ou, sobretudo, no estado de São Paulo. [...]

[...] a estação [...] é apenas uma lembrança melancólica de outra época, frequentemente transformada em museu, como em Londrina (Paraná), onde a “nova estação” de 1951 (que havia substituído a antiga, de 1929, data da fundação da cidade) transformou-se no museu histórico dessa cidade pioneira.

Essa história tem de surpreendente a retomada recente das construções de ferrovias, e ainda mais que seja pela iniciativa privada: as vias férreas foram as primeiras a serem privatizadas nos anos de 1990 [...].

### Rodovias

Apesar das vantagens dos outros meios de transporte, é a rodovia que domina o tráfego de passageiros e de mercadorias. O crescimento do parque automobilístico e da rede rodoviária ocorreu simultaneamente, e tanto um quanto o outro são extremamente diversos e desigualmente compartilhados entre as regiões.

Em resumo, o Brasil dispõe de mais de 1,7 milhão de quilômetros de estradas (mais de quarenta vezes a volta da Terra), mas só a rede federal, que

é quase toda asfaltada, assegura a maior parte das ligações a longa distância. Quase 85% do total é constituído pela rede municipal, frequentemente deficiente e raramente asfaltada, ou mesmo ausente, sobretudo no norte e ocidente da Amazônia, onde a via aquática permanece o principal meio de transporte.

As disparidades regionais são outra característica das redes rodoviárias: a densidade de estradas (e em especial de estradas asfaltadas), a densidade das linhas de ônibus, os fluxos de frete e de passageiros são muito diferentes de uma região para outra, uma vez mais em benefício do Sudeste.

[...]

### **Transportes aéreos**

Os transportes aéreos encontram condições particularmente favoráveis. De um lado, a dimensão do país e a estrutura do povoamento em “arquipélago” criam uma demanda de deslocamentos a longa distância, para os quais o avião é mais cômodo que qualquer outro meio de transporte. Por outro lado, a necessidade de gerir e administrar um espaço muito diferenciado suscita um importante tráfego de negócios, de funcionários e de políticos procurando as capitais. A concentração da renda assegura que pelo menos uma parte dos 170 milhões de habitantes seja uma clientela capaz de pagar caro por deslocamentos privados ou de lazer. Essa situação induziu à criação de algumas companhias aéreas de boa dimensão, que tiveram destinos diferentes, indo do sucesso à queda brutal, passando por nacionalizações, privatizações e fusões espetaculares.

THÉRY, Hervé; MELLO, Neli Aparecida de. *Atlas do Brasil: disparidades e dinâmicas do território*. 2. ed. São Paulo: Edusp/Imprensa Oficial do Estado de São Paulo, 2008. p. 198-199; 204; 217-218.