

ricos que disfarcem aquelas deformações e os conseqüentes prejuízos. A montagem e desenvolvimento da indústria automobilística é um dos mais escandalosos exemplos de deformação econômica e financeira, no caso brasileiro. Seria talvez interessante lembrar quanto o crescimento desmesurado e desproporcionado do transporte por auto corresponde, por si só, a uma deformação gigantesca. Seria ainda interessante recordar que, ao tempo do imperialismo inglês como predominante, o transporte a que se destinavam todos os recursos era o ferroviário, claro que em comparação só aceitável a partir do momento em que o transporte por auto começou a funcionar no mundo. Quando era a Inglaterra que dominava a economia brasileira e nos vendia o carvão para as locomotivas, os vagões, as locomotivas, os trilhos e todo o aparelhamento ligado à via permanente e ao material rodante, e ainda construía as nossas ferrovias e as explorava, o Brasil construiu uma rede ferroviária extensa, rapidamente entrada em obsolescência e de rentabilidade duvidosa. Ao passarmos para a dominação norte-americana, abandonamos totalmente o transporte ferroviário e entramos na etapa rodoviária com fúria: os Estados Unidos nos fornecia o combustível, o petróleo, e o material rodante, além das máquinas para a construção rodoviária e mesmo o asfalto para a extensão pavimentada curta que possuíamos. Quando começamos a produzir petróleo e asfalto, o imperialismo nos empurrou uma indústria automobilística com reserva de mercado, que interrompeu o desenvolvimento natural da nossa própria indústria automobilística. E o abandono do parque ferroviário tornou-se absoluto; parece mesmo que o transporte ferroviário deixou de existir para os nossos planejadores e economistas.

Vimos como foi implantada, no Brasil, a indústria automobilística e como foi ligada, desde então, à etapa de preparação do "modelo brasileiro de desenvolvimento". Essa implantação revestiu-se, pois, de deficiência insanável, agravando a deformação dos transportes brasileiros, levada, agora, a limites extremos, respondendo o transporte rodoviário por 71,4% do movimento de cargas e por 89,1% do movimento de passageiros, no país, com supremacia absoluta sobre todos os outros meios. Segundo informações do Ministério dos Transportes, aliás, "o acréscimo dos investimentos de transportes mantém-se em nível constante às despesas da União, significando, virtualmente, 1,6% do Produto Interno Bruto", enquanto "a grande maioria dos recursos apli-