

Ano de eleições, bom. É muito boa a sensação democrático/refreshante provocada por eleições presidenciais, especialmente em situações como a vivida pelo Brasil e notadamente em face da estagnação geral pela qual passa o país, para não ser original, uma tragédia anunciada, tanto se disse aqui sobre isso. Não foi necessária uma bola de cristal. Estamos paradíssimos. E há quem festeje, elogie, começou a reação, dizem, que reação, pergunte-se. Reação que se preza faz-se notar, não precisa de promoção. E sabe você quando se saberá que a Economia está de fato reagindo? Quando os preços começarem a subir. Afinal, estamos no Brasil, onde o grande barato é tirar o dinheiro do bolso das pessoas.

Quatro são os candidatos principais, três de esquerda e um ultradireitista. Entre os esquerdistas, dois de sabor neutro, um razoavelmente truculento, pelo menos alguém que gosta de bater em jornalistas, o que não dá; para ser realista, a imprensa não é um colégio de vestais, mas não podemos viver sem ela, livre e solta, muito livre e muito solta. E temos, ainda, no cardápio, um Lula culto que precisa dizer a que veio, ou a que virá; arrogante, não irá se criar, forras, nem pensar, ninguém tem culpa do passado de ninguém. Agora, é quase impossível imaginar uma pessoa com a respeitável bagagem observada convivendo com a política e com os políticos do nosso rincão continental. E além desses, temos o ultradireitista, que, como todo ultradireitista, será sempre muito bem-vindo enquanto estiver fora do poder.

A rigor, a rigor, só precisamos de um Presidente que saiba o que está fazendo, escolha direito os seus *secretários*, não atrapalhe e não considere o palácio presidencial lugar de esconder amigos, e de políticos que não ajam como aquele cavalheiro das montanhas, aquele do consideraremos nos virar as costas se não der o que queremos, vamos tira-lo como tiramos a (por respeito não escrevo o nome, mas todo mundo sabe). Um país tem de ser *tocado* pelos seus cidadãos, pelos empreendedores, pelos empresários que hajam definitivamente aposentado o pires na mão e saibam jogar o jogo direito, limpamente. O mundo oficial só tem de dar suporte, suporte, hein!, e cuidar de coisas tipo infraestrutura e que tais. Executivo é Executivo, Legislativo é Legislativo e respeito, bom relacionamento, não é promiscuidade. Quer saber como se faz? Trabalhei muito tempo para os caras, aprendi muito com eles, abomino suas coisas ruins, mas sou profundo admirador de sua capacidade de realização. E são patriotas do país deles, não do país dos outros, estamos precisando muito disso por aqui. Vou repetir:

As crises americanas de 1857, 1873 e 1893, esta última provocada em parte pela expansão ferroviária desordenada e capitalização sem planejamento, resultaram dos riscos assumidos por Administradores e homens de negócio que queriam um pouco mais do que construir grandes fortunas; queriam construir, também, um grande país. Prevaleceu a noção de risco inerente àquelas atividades e eles simplesmente continuaram a trabalhar duro. Em 1900 tinham uma malha ferroviária de aproximadamente 400 mil quilômetros que empregava algo em torno de 1 milhão e setecentas mil pessoas.

O Poder Público em todos os níveis ajudava na construção de linhas férreas subscrevendo capital, concedendo créditos para compra direta de títulos ferroviários ou endossando títulos para capitalização, concedendo terras, doando dinheiro diretamente e pagando despesas de levantamento topográfico. Aconteceram abusos e escândalos, que não foram poucos, nem limitados a particulares. No *affair Credit Mobilier* estiveram implicados Congressistas do mais alto coturno. A obtenção de contratos favoráveis na área ferroviária foi uma das modalidades mais comuns de, mediante pressão, fazer correr dinheiro paralelo. Representantes de políticos eram contratados como assessores, com altíssimos honorários. A malha ferroviária resultante, contudo, compensou todos os esforços e mazelas. Em alguns momentos históricos os EUA tiveram mais quilômetros de linhas férreas do que a Europa inteira.

No geral, o Brasil tem um sistema “medieval” de transporte de cargas; caro, ele inunda as estradas, quase todas deficientes, e semeia acidentes, ceifando vidas. O automóvel completa o quadro; praticamente inexistente o transporte ferroviário de passageiros, os veículos automotores de transporte pessoal produzem estatísticas assustadoras. Falta de educação e civilidade, itens importantes, o desinteresse estatal e empresarial, aliado a interesses monumentais das Montadoras, são fortes componentes da receita de caos e perigo mortal potencial que caracterizam as rodovias do país. O absurdo panorama de inadequação se completa com a ausência absoluta do transporte marítimo costeiro organizado e orgânico, extremamente acessível em termos de custo, em um país com um litoral de mais de 9.000 quilômetros, no qual, produtos fabricados no Sul e no Sudeste, com consumidores finais no Nordeste, Norte e Oeste, e produtos fabricados na Zona Industrial de Manaus, no Norte, consumidos em todos os recantos dos seus 8.500 quilômetros quadrados, são transportados por caminhões. Além de expor perigosamente a risco vidas humanas, o alto custo dos transportes de mercadorias e seguros gravam severamente os preços. Há um coro geral

contra os preços altos, contra a inflação, isso é correto, ou melhor, seria correto se a Sociedade se empenhasse no seu combate; não o faz, comprando conscientemente. Ao contrário, compra compulsiva e irresponsavelmente, notadamente alimentos e roupas, e transfere a responsabilidade para a Administração. O combate aos preços altos e seu *alter ego* inflação precisa estar presente em qualquer agenda. O país precisa estruturar-se; produção em escala a custo baixo e boa qualidade, um eficiente sistema distributivo, um sistema adequado de transportes de baixo custo e custos razoáveis dos seguros não é trabalho para nenhum governo em quatro ou oito anos; deve resultar de uma política de Estado e dos empresários com real visão empresarial na produção, distribuição, comercialização e transportes — e, por que não, serviços? —, com a fundação ou refundação de empresas tendentes a consolidar-se em suas finalidades e resultados ao longo de décadas. Bem administradas, bem controladas, os seus mercados, implementados e ampliados por ação essencialmente profissional, serão de início promissoras, depois rentáveis, alcançando também as Bolsas e investidores de modo geral. Onde estão os empresários? Indústria automobilística ou desemprego? Não, claro que não! Os empregos da indústria automobilística poderão em boa parte ser substituídos por empregos nas ferrovias, na rede marítima costeira, na extensa cadeia de fornecedores industriais e comerciais necessária à sua implementação e manutenção.

Se continuar tudo no ramerrão que sempre esteve nada mudará.

Onde estão os homens de visão ampla e de longo prazo, os verdadeiros empresários, não os chorões oportunistas a quererem da Administração todas as facilidades e garantias para construir imensas fortunas pessoais?

Crise? Para não falar nas mais recentes, fiquemos com as de 1857 e 1873. E com a de 1893, quando a Economia dos EUA entrou em real fase de desenvolvimento ao decidir internacionalizar os seus excedentes de produção. O país delas emergiu sempre mais forte do que foi antes. Por obra dos homens de negócios e empresários, não raro com muito pouca ajuda da Administração.

