

OS TRANSPORTES TERRESTRES NO BRASIL

Conferência do Engenheiro OCTAVIO MARCONDES FERRAZ, Ministro da Viação, no Instituto de Engenharia de São Paulo.

"No mundo moderno, os transportes são feitos por diversos sistemas, como se sabe: o transporte ferroviário, o transporte rodoviário, o transporte marítimo, os transportes fluviais, lacustres, e o transporte aéreo. Há também o sistema de tubo-transporte, tais como os oleodutos e tubulações que fazem transporte de líquido ou matérias pastosas a distâncias apreciáveis. Vemos, pois, que o problema dos transportes está intimamente ligado com dois outros problemas muito importantes, como: o dos portos e o dos silos e armazéns. Em qualquer destes transportes há sempre que considerar seriamente o aparelhamento mecânico e o aparelhamento humano. Do mesmo modo que numa guerra, o Estado-Maior se serve do transporte para resolver um problema de logística, as necessidades da paz, da vida cotidiana, necessitam de transporte para resolver os problemas vitais da coletividade. No primeiro caso, abstrai-se o econômico, no segundo caso considera-se sobretudo o econômico como existem e são usados vários sistemas de transportes, vê-se que pode haver logística econômica, sem coordenação dos transportes. E por este motivo que venho me batendo ultimamente para que seja constituído o Conselho Superior de Transportes, órgãos de âmbito nacional, que terá por missão a coordenação entre os vários sistemas de transportes, para que dêles tenhamos o máximo de eficiência, o máximo de serviço, pelo menor preço possível. Não é possível que num país pobre como o Brasil, onde as riquezas são apenas

potenciais tenha num setor tão importante, num setor que ocupa uma grande parte da nossa vida econômica, um terço que ocupa uma grande parte na nossa vida econômica, um serviço ineficiente, cheio de desperdícios, anti-econômicos e oneroso.

"Nós nos orgulhamos com as nossas riquezas potenciais quando nossa atitude deveria ser pô-las em valor. Esta coordenação se faz tanto mais necessária, dado aos pequenos recursos financeiros de que dispomos, a enorme extensão do nosso Território e mais a reduzida densidade demográfica do interland brasileiro. No nosso serviço marítimo atuam as empresas estatais do Lóide Brasileiro e da Cia. Nacional de Navegação Costeira, além de outras menores de propriedade particular, como a Cia. de Comércio e Navegação. As duas empresas estatais transportam 50 por cento da nossa carga marítima e funcionam sob uma direção única, embora o Lóide dependa do MVOP, e a Costeira seja subordinada ao Ministério da Fazenda. A direção única dá uma certa unidade aos serviços das duas empresas. O conjunto do Lóide-Costeira opera quatro linhas: Pôrto Alegre-Manáus; Pôrto Alegre-Belém; Santos-Natal e Santos-Belém. As empresas particulares operam também em nossas costas. São as linhas de navegação de cabotagem. Para o exterior o Lóide Brasileiro tem também linhas para o Norte da Europa, para o Sul da Europa e para os Estados Unidos da América do Norte, a saber: Linha Paranaguá ou Santos-Hamburgo; linha Santos-Gênova,

com quatro viagens mensais. A linha Paranaguá-Santos-Nova-York, com duas viagens mensais e a linha Paranaguá-Santos-Nova Orleans, com uma viagem mensal. O serviço está longe de ser perfeito e é muitas vezes agravado pelo congestionamento dos portos. A deficiência portuária se manifesta não só pelas deficiências físicas, mas também, e sobretudo, pelas deficiências humanas que eu chamarei de organização mental do trabalho. Em 1951 as perdas nos transportes marítimos por mercadorias estraviadas atingiram a doze milhões de cruzeiros. Com grandes esforços, estas perdas estão reduzidas atualmente a apenas um milhão de cruzeiros e a direção do Lóide Brasileiro acaba de fazer, na Inglaterra, um seguro para garantir o ressarcimento destas perdas. Os transportes fluviais são ainda pouco utilizados no Brasil. Apenas no Rio Grande do Sul, o transporte fluvial e lacustre têm certa extensão. Temos uma navegação fluvial na Baía do Prata, ainda muito deficiente; na Baía Amazônica, no médio e baixo São Francisco. As demais são ainda muito diminutas, não passando, geralmente, de atividades irregularmente praticadas por unidades isoladas.

“O sistema de transporte no Brasil é muito importante, grande quantidade de passageiros e um apreciável volume de mercadorias utilizam esse meio de transporte. É evidente que para a economia de paz o transporte aéreo é muito oneroso no que diz respeito às mercadorias menos pobres, no entanto, para o transporte de passageiros, não dada a sua grande rapidez e as enormes distâncias a serem percorridas, num país como o Brasil, este tipo de transporte tem prestado grandes serviços e exercido uma enorme influência nas nossas relações comerciais, sociais e culturais.

“Para se ter uma idéia do nosso tráfego aéreo, basta dizer que somente no Estado de São Paulo, em 1954, no movimento de passageiros transportados atingiu em números redondos, a um milhão e 120 mil,

sendo: embarcados — 506 mil, desembarcados — 621 mil e em transporte 94 mil. Em todo o Território Nacional o número de passageiros aéreos transportados em 1953, atingiu a 2 milhões e 611 mil. O volume de cargas transportado por avião atingiu a 83 mil toneladas no ano de 1953. Os transportes rodoviários constituem uma rede de magna importância, mas nem sempre bem coordenados com os outros tipos de transportes, sobretudo como o ferroviário, ao qual faz grande concorrência, que nem sempre pode ser taxada de leal. Existem no Brasil atualmente, 13.032 quilômetros de estradas de rodagem federais, 53.404 quilômetros de estradas estaduais e 286.766 quilômetros de estradas municipais. Estas últimas, muitas vezes, constituem mais caminhos, do que estradas propriamente ditas. As estradas pavimentadas constituem apenas 922 km de grupo de estradas federais, 1.330 no grupo de estradas estaduais.

“Nos anos de 53 e 54 através do D.N.E.R., foram dispendidos, respectivamente, três bilhões e sessenta e dois milhões de cruzeiros, e, três bilhões e cento e vinte milhões de cruzeiros, isto é, a arrecadação feita pelo Fundo Rodoviário Nacional, da qual 60 por cento é entregue aos Estados como cooperação, para constituição das duas redes rodoviárias e 40 por cento é dispendido diretamente pelo Governo Federal, através do D.N.E.R., ficando entretanto os Estados obrigados a cederem 12 por cento de suas cotas aos Municípios do seu Território. Além destas verbas, no orçamento da União, há sempre cifras ponderáveis para a rede rodoviária nacional. Entré o Rio e São Paulo o transporte rodoviário atinge diariamente, cerca de 10.000 toneladas de mercadorias e 3.500 passageiros. Infelizmente, para as ferrovias, o caminhão é o transporte ferroviário que não tem o ônus da infra e da super-estrutura, que não tem a obrigação de servir, senão a maior quantidade de transporte, mas certamente a melhor qualidade, isto é, o transporte mais remune-

rador. Existe, pois, uma disparidade de obrigações no transporte rodoviário e, o transporte ferroviário é grandemente prejudicial a este último. Convém mencionar que os oleodutos entre Santos e São Paulo aliviaram a Estrada de Ferro Santos Jundiá de um terço de sua carga, isto é, deixaram disponível para o transporte geral um terço de sua capacidade carregadora livre para qualquer transporte. "Tendo dado assim uma idéia geral dos diversos tipos de transporte, vamos considerar o transporte ferroviário, que, sem dúvida alguma, é, e ainda o será por muito tempo, o mais importante dos meios de transporte para mercadorias em geral e, também, para passageiros quer do interior quer dos subúrbios. Segundo os dados que nos foi possível apurar, espera-se em 1955, um transporte ferroviário em todo o país de 85 milhões de passageiros para o interior, correspondendo a sete bilhões e quinhentos milhões de passageiros-quilômetros e um transporte de 40 milhões de toneladas, correspondendo a 10 milhões de toneladas quilômetro, no transporte rodoviário, 45 por cento desse custo corresponde a uma despesa em divisas, no transporte ferroviário, mesmo sendo feito com combustível importado, a parcela em divisas atinge apenas seis por cento. Aparece aí a vantagem nacional do incremento do transporte ferroviário de longo percurso, que é outro capaz de conduzir grande massa de mercadorias, com uma inegável economia, o que é importantíssimo num país de balança de pagamentos grandemente deficitária. Existem no Brasil, aproximadamente, 37.032 quilômetros de estradas de ferro, dos quais 1.550 de estradas eletrificadas. As pequenas extensões eletrificadas, entre nós, tem uma significação muito má, pois somos um país de pequenas possibilidades no que diz respeito a combustíveis, tanto sólido como líquido e onde a tração elétrica deve ser mudada sempre que seja usada.

"Uma política de tarifas baixas foi criminosamente praticada no Brasil. Houve uma terrível incom-

preensão, uma verdadeira inconsciência na solução do problema, que deixou as nossas ferrovias com grandes deficits operativos, sem falar no deficit financeiro, pondo, com raras exceções, o funcionamento de nossas ferrovias à beira do colapso. Sabem, Vossas Excias. qual a receita da EFCB para transportar um passageiro a um quilômetro de distância? Esta receita é de 0,032 cruzeiros e o custo deste transporte é de 0,071 cruzeiro. Diante da proporção do tráfego suburbano e do tráfego do interior, têm Vossas Excelências uma explicação para o "deficit" de cerca de 10 bilhões de cruzeiros, que é a quanto monta o prejuízo que dão ao erário as ferrovias brasileiras.

O atual Governo chamou a si a tarefa impopular, mas construtiva, de reajustar as tarifas à realidade de nossa vida econômica e financeira. Devido à alta do dólar, tem havido uma recuperação do tráfego ferroviário, cujo aumento está sendo notado. Há estradas, como a Cia. Mogiana, a Rêde Ferroviária do Nordeste, E.F. Leopoldina, E.F. Santa Catarina e outras, que ainda não tiveram suas tarifas reajustadas, mas que deverão tê-las, para que a situação das mesmas se enquadrem melhor numa sã economia. Não será possível custear e fazer funcionar nossas ferrovias eficientemente, com serviço satisfatório, se não fizermos uma política clarividente, dando às estradas as tarifas necessárias para manter seus serviços. Há poucos dias, prestando informações à Câmara Federal, tive ocasião de informar àquela Casa do nosso Parlamento, que em 1954, o "deficit" operativo das estradas de ferro brasileiras atingiu à elevada cifra de 3.967.140.000 cruzeiros, de "deficit" operativo, ao qual devemos acrescentar um "deficit" financeiro de 5.400.000.000 cruzeiros, elevando portanto o "deficit" total da exploração à elevadíssima quantia de 9 bilhões de cruzeiros. Com raríssimas e honrosas exceções, as ferrovias brasileiras dão além de "deficit", um serviço extremamente precário e deficiente. Não correspondem, em absoluto,

àquilo que a produção brasileira exige. Ao invés de incrementar esta produção, os transportes a entram.

As causas deste estado de coisas residem no equipamento deficiente, obsoleto e desgastado e na administração estatal, com tôdas as suas peias, com tôda a sua burocracia e freqüentemente, com as mais indébitas intervenções político-partidárias. Esta administração é, em maior ou menor dose, o fator de muitos, direi mesmo, da maioria dos nossos males.

As estradas de ferro brasileiras não fazem substituição dos trilhos, dos dormentes, e não mantêm o lastro como seria de desejar, devido não só à impossibilidade pecuniária de fazê-lo, mas, também, diante das dificuldades em serem materiais necessários. Há estradas cujos trilhos têm dezenas e dezenas de anos, ocasionando freqüentes desastres e obrigando a administração, se ela for prudente, a limitar as velocidades máximas praticadas nos diversos trechos. Grande parte das nossas ferrovias ainda tem leito de terra e não pode colocar um lastro de pedra, como é de regra, não só para evitar a poeira que tanto desgasta o material e perturba o conforto do passageiro, como para dar maior elasticidade à super-estrutura, com grande benefício para o material rodante.

Com fins demagógicos, foram mantidas tarifas anacrônicas e pouco remuneradas, para as ferrovias estatais e, conseqüentemente, para as poucas ferrovias particulares que ainda existem no Brasil. Esta política malsã levou as nossas ferrovias a um estado de desgaste, de depauperamento que estão à beira, à vizinhança do colapso, como disse à pouco e me desculpo pela insistência. Para mostrar como esta administração aberrante do senso comum, basta fazer notar que para uma receita total de 6 bilhões de cruzeiros, houve em 1954, uma despesa, com pessoal apenas, de 7 bilhões de cruzeiros. Neste mesmo período, as despesas com combustíveis ou energia, atingiram o valor de um bilhão e 200 milhões de cru-

zeiros. Os materiais empregados no custeio e renovação das nossas ferrovias atingiram a 2 bilhões e 400 milhões de cruzeiros. Vemos que, para uma despesa total de 10 bilhões de cruzeiros, a receita foi apenas de 6 bilhões e o "deficit" operativo e financeiro somados, atingiu a cifra de 10 bilhões de cruzeiros em algarismos redondos.

Na administração pública passam-se fatos verdadeiramente estarrecedores. O processamento do ingresso da admissão de um engenheiro chega a levar, às vezes, oito meses. O que se pratica de injustiça para com o pessoal humano que trabalha nas estradas, toca às raias do ridículo. Salário insuficiente para uns e exagerado para outros. Cito como exemplo a receita de um prático-mor no Rio de Janeiro que atinge a cifra de 60 a 70 mil cruzeiros mensais, segundo informes que tenho. A política de querer conferir direitos, sem ditar deveres, leva a fatos profundamente perturbadores. Citarei o caso do pôrto de Manaus, construído em 1910, na época áurea da borracha. Este pôrto tem as mesmas instalações, o mesmo equipamento que naquela época e manipula a mesma quantidade de carga. Pois bem, meus Senhores, no pôrto de Manaus, os navios hoje demoram cinco vezes mais do que em 1910 para serem descarregados.

Para cortejar as massas pouco esclarecidas, faz-se a política das tarifas baixas, geradora dos "deficits" a que nos referimos. É de se perguntar: quem paga esses "deficits"? O "deficit" é pago pelo contribuinte geral, isto é, por cada um de nós. Assim é que, quando um de nós viaja de São Paulo para o Rio, pela Central do Brasil, um pobre ribeirinho do Amazonas, paga uma parte de nossa passagem. Esquecem-se os contribuintes, os usuários que, se nesta passagem eles têm um preço reduzido, outros brasileiros estão pagando uma parte dela através dos impostos. Pagam pelos serviços que não usam. Mas o viajante que se beneficiou com o preço baixo da passagem Rio-São Paulo, deve lembrar-se que ele também

contribui com certa importância, no valor da passagem de outros viajantes que trafegam entre Rio-Beio Horizonte, Recife-Aco-Verde, Salvador-Juazeiro ou Baurú-Campo Grande.

Além da injustiça que o fato por si só constitui, êle conduz a uma desordem administrativa e financeira, que está conduzindo o País ao caos. Uma parcela do selo do Imposto de Consumo da caixa de fósforo adquirida por um operário do Amapá é para pagar a viagem que faz um usurário na Rêde Ferroviária do R.G. do Sul. Não seria meus senhores, mais justo que o usurário, que faz a viagem entre Rio e São Paulo ou que faz uma viagem pela Rêde Ferroviária do R.G. do Sul, pagasse êle próprio o verdadeiro custo da passagem?

O abandono ao qual foram lançados os serviços ferroviários brasileiros, a administração inadequada que tiveram, dado o ambiente de rotina e de pouca ordem que existe na administração pública; a falta de custeio e de renovação do material, conduziram à extrema ineficiência as nossas ferrovias, dificultando o transporte, entravando a produção e aumentando o custo de vida.

Diante dêste quadro dramático, devemos agir com dessorombro, com coragem, para reparar os males apontados e repor a ferrovia brasileira no ponto alto do qual ela nunca deveria ter descido. Para isto, propusemos aos Srs. Deputados da Câmara Federal dez pontos que, a nosso ver, constituam o esquema básico para recuperação das ferrovias nacionais de propriedade do Estado. Não irei repetir a Vossas Excias. aquêle "decálogo", mas apenas insistir, esclarecer sôbre alguns dos seus itens mais importantes. Em primeiro lugar, quero me referir à criação de um Conselho Superior de Transporte, cuja missão, como já disse, será de harmonizar, coordenar, orientar a política brasileira de transporte, para que saibamos onde devemos ir e para onde estamos indo, em matéria de transporte geral. Não há dúvida que a criação de um tal organismo,

no qual todos os interesses seriam representados, fará com que os diversos sistemas se completem e não se destruam como atualmente acontece. Não se trata de um organismo oneroso. Dêle farão parte interessados econômica e técnica-mente no assunto, para trabalharem com espírito público.

Em segundo lugar me referirei à criação da Rêde Ferroviária S.A., cuja lei tramita atualmente no Senado Federal e está em fase de receber emendas para que se enquadre na realidade da nossa economia e da nossa produção. Deverá ter esta organização independência pública e a tornem tão imune quanto possível das interferências indébitas da política partidária, permitindo a progressiva recuperação das nossas ferrovias, dentro de um esquema realístico e das normas de sã administração. Deverá ser também garantida às rêdes ferroviárias uma continuidade administrativa, mesmo que se verifiquem flutuações políticas.

Fiz referência — continuou o conferencista — em certo item do decálogo, à necessidade de empréstimos, de operações de crédito, tanto em moeda nacional, como em divisas, para socorrer a nossa combalida rêde ferroviária. Todos compreenderão que, depois de ter-se deixado em tal estado de desgaste o nosso sistema ferroviário, o nosso aparelhamento ferroviário, êle requer uma reforma quase total para que se torne de novo um aparelho eficiente e à altura das nossas necessidades e da grandeza que almejamos para o Brasil.

Finalmente, referir-me-ei a um outro item, da proposta que fiz para corrigir os males do nosso sistema de transportes. Trata-se da formação e seleção do pessoal de toda a categoria para que, além do equipamento mecânico de que necessitamos adquirir e aperfeiçoar, tenhamos também o equipamento humano capaz de utilizá-lo, de fazê-lo funcionar eficientemente. A formação e seleção do pessoal estão na base de qualquer processo moderno de administração e o administrador que assim não proceder, terá fa-

lhado numa das suas principais funções. Vêem, Excelências, que o quadro, apesar de sombrio, nada tem de desolador, e o homem que não tem ânimo para resolver as dificuldades que se apresentam sobre o seu caminho é um vencido e não é de homens assim que o nosso país, que a nossa sociedade precisam. Ao contrário, precisamos de homens dispostos para a luta da renovação do nosso aparelho de circulação, sem o que a esclerose dominará a vida econômica brasileira com os maiores prejuízos de ordem política, social e econômica. Como Vossas Excelências poderão constatar, o problema é um problema de organização, é um problema de líder, de liderança, é um problema de comando. Muito mais do que um problema de comando. Muito mais do que um problema político, porque é um problema do Estado. Para resolver esse problema, é necessário da parte dos dirigentes que mudemos a nossa mentalidade política e que os homens públicos

busquem o seu prestígio nos serviços que prestam ao país e não nos empregos que arranjam para seus apaniguados. É preciso que os homens responsáveis pela administração pensem no Brasil, antes de pensar nêles próprios. É preciso que os homens de responsabilidade se compebrem de que os cargos públicos são cargos de sacrifício e de trabalho e que êles trabalhem e se sacrifiquem. É finalmente preciso que os dirigentes se convençam de que não se pode servir a dois senhores: a popularidade e ao interesse público. Um dos dois deve ser abandonado.

Após estas considerações quero afirmar que confio no Brasil e na sua gente, tão bem representada pelo povo paulista, cujo labor, cuja perseverança e esforço construiu nossa portentosa capital, convergência de um "hinterland" extraordinário, que nos legaram nossos maiores e que nós manteremos, provando o nosso espírito público e a nossa decisão de vencer."

IRMÃOS CARVALHO

COMISSÕES, CONSIGNAÇÕES E CONTA PRÓPRIA

REPRESENTAÇÕES S.A.

FUNDADA EM 1929

MATRIZ — Rio de Janeiro — Av. Rio Branco, 26-A — 10º

Caixa Postal, 2182 — End. Teleg.: "ALPHA"

Telefones: 23-0860 e 43-6165

São Paulo — Rua Miguel Carlos, 68 — Caixa Postal, 3281

Telefones: 37-1161 e 34-7668 — End. Teleg.: "BETHA"

Santos — Praça da República, 37 — Caixa Postal, 909

Telefone: 2-5533 — End. Teleg.: "GAMA"

Belo Horizonte — Avenida Afonso Pena, 526 — 11º

S. 1101-1102 — Caixa Postal, 160

Telefone: 2-2490 — End. Teleg.: "DELTA"