

TARIFAMENTO FERROVIÁRIO AJUSTÁVEL ÀS CONDIÇÕES GEOGRÁFICAS DO BRASIL

Ten-Cel EUGÊNIO MENESCAL CONDE
Oficial de EM

Inexiste no sistema viário do Brasil uma política de tarifas adaptável às condições geográficas do País.

A ausência de águas navegáveis ou de faixa ecumênica que abrace em toda sua imensidão o nosso oeste e a situação ferro-rodoviária em franca concorrência com linhas paralelas penetrantes, impossibilita a complementação entre ferrovias e rodovias.

Os deficits ferroviários sempre foram apresentados pelas diversas estradas, vultosos agora, em aspecto global devido à unificação da administração ferroviária.

A adaptação do tarifamento às condições geográficas corrigiria o grande deficit.

A política econômica de valorização do grande oeste só se verificaria com a tarifa ferroviária justa e sàbiamente aplicada para o caso especial do Brasil.

O transporte ferroviário de carga com imposição de frete proporcional ao quilômetro percorrido, como ocorre em nossas ferrovias, só se justificaria se a rede viária nos proporcionasse fluxos em circunferência.

A totalidade dos eixos ferroviários é penetrante e alcança zonas mortas tal como Corumbá na ponta da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, como uma das mais significativas.

Quando o governo dos EUA determinou a abertura do canal do Panamá, não teve como meta única o lançamento de sua esquadra do Pacífico para o Atlântico ou vice-versa, mas, também, aproveitamento da econômica corrente viária em circunferência. É que a junção dos trilhos no centro do País já ligara São Francisco a Nova York. A abertura do canal proporcionou os benefícios de cargas em dois sentidos e em circunferência, com tarifa proporcional à quilometragem.

A grande produção de citrus da região californiana passou a atingir o interior do País, via canal e via São Francisco.

As manufaturas do norte passaram a atingir a região californiana, via São Francisco e via Nova Orleans — Canal do Panamá.

O frete proporcional ao quilômetro, na Europa, se justifica por força da abundância de carga oriunda dos diferentes parques e dos campos rurais que se destina aos portos e aos grandes centros, nos dois fluxos, em inúmeros sistemas viários, sempre em circunferência.

A ligação mar de Santos — mar de Belém, por aquo-ferrovia, com aproveitamento dos trilhos já em Goiânia, viria nos colocar em situações idênticas à dos EUA e da Europa com relação ao tarifamento. Poderíamos impor o frete proporcional ao quilômetro, sem o alarmante deficit. As cargas aí seriam constantes rumo aos dois portos e com vagões lotados. Teríamos, então, a circunferência dos transportes nos dois fluxos. As rodovias no grande círculo complementariam a ação da aquo-ferrovia criando enriquecimento nas zonas mortas, em coordenação com as atuais penetrantes ferroviárias do Nordeste e do Centro-Sul.

Tal ligação traria a almejada valorização da Amazônia o que não ocorreu com a prioridade que se impôs à Rodovia Brasília — Belém, em detrimento do prolongamento da ferrovia até o navegável Tocantins — Araguaia.

Como corrigir, então, o que ocorre, face à impossibilidade do rápido planejamento e execução de traçados aquo-ferroviários em circunferência?

Somente o frete único nos proporcionaria a correção para reduzir o deficit e, em futuro próximo, eliminá-lo totalmente.

Exemplifiquemos, para o caso da penetrante Santos — Corumbá:

Atualmente, o preço do transporte da tonelada, apesar do artifício de proteção para longas distâncias, de Santos

- a São Paulo, é 3;
- a Campinas, é 5;
- a Bauru, é 10;
- a Lins, é 12;
- a Penápolis, é 16;
- a Araçatuba, é 20;
- a Três Lagoas, é 25;
- a Campo Grande, é 30;
- a Aquidauana, é 25;
- a Corumbá, é 20.

Se impuséssemos o frete único de 16 em tal traçado, de Santos até Corumbá, passaríamos a obter:

— fuga das cargas de Santos e de São Paulo, que se destinariam a Campinas, Bauru e Lins, das ferrovias, para as rodovias, o

que aliviaria o material ferroviário no transporte para todo o oeste de Penápolis;

- valorização de todo o interior a oeste de Penápolis por força do frete único e acessível;
- garantia do aumento de densidade de carga constante, com progressividade, no tempo;
- colocação do transporte rodoviário nos exatos termos, isto é, transporte de cargas parciais a pequenas distâncias e de domicílio a domicílio;
- perfeita adaptação e coordenação do paralelismo rodovia-ferrovia;
- redução do deficit ferroviário por força do aumento da densidade de carga;
- especialização da prestação do serviço ferroviário com a utilização do vagão lotado para as grandes distâncias;
- real praticabilidade do autotrem empregado nas grandes distâncias;
- abandono de cargas parciais e picadas.

A aplicação do frete único nas ferrovias poderia preceder a rigoroso planejamento sobre sua adaptabilidade nos dois fluxos das diversas penetrantes. O aplicado nas ferrovias do Sul jamais se aplicaria nas do Nordeste. As de pequena quilometragem que se complementassem com as rodovias, poderiam ter uma só tarifa rodo-ferroviária.

O homem do interior já está se beneficiando com a distribuição do crédito agrícola a domicílio, medida prática e revolucionária posta em prática pelo governo federal.

Todo o oeste e norte do Estado do Paraná, oeste de São Paulo e sul de Goiás vêm apresentando índices de safras abundantes.

O atual tarifamento, por ferrovia ou rodovia, vem colocando os produtos nos centros de consumo a preços inacessíveis à grande maioria da população.

A cadeia do abastecimento tem seu início no campo, estende-se com a corrente de transporte e ultima-se com a distribuição nos centros de consumo.

O campo de produção já recebe o crédito a domicílio; a distribuição está nas mãos do comércio por força de rotina dos flexionados nesse mister.

Regularizar a corrente de transporte por intermédio do frete único impôsto nas penetrantes ferrovias, seria medida revolucionária e de grande alcance social.

O produtor favorecido com a colocação da safra a preços atraentes, proporcionado pelo frete único, passaria a adquirir maior densidade de utilidades, as quais atingiriam os campos de produção nas ferrovias, valorizando-as.

Frete único, para que tenhamos o aumento da produtividade, o aumento de capitais rurais e a fixação da população rural em base econômica.

Uma ação técnica não só para harmonizar a situação social dos sem assistência no "hinterland", como, também, para lançar o ecúmeno brasileiro para além da atual faixa costeira, que é da ordem de 1.000 quilômetros.

A produção agrícola dos EUA é fabulosa com uma população rural inferior à quarta parte da população total; a do Brasil não atende às suas necessidades apesar de uma população campesina superior a três quintos do total.

Os transportes ferroviários nos EUA não são proibitivos, graças aos fluxos rodando em várias regiões do país.

No Brasil, em face do atual traçado ferroviário e, com nossa estrutura rural, feudal e arcaica, urge a revisão das tarifas ferroviárias e a imposição do frete único, para que possamos ter a integração da economia rural na economia nacional.

