

## "A NOBREZA ESPIRITUAL DE DOM AQUINO CORRÊA"

LIVRO DA AUTORIA DE ARLINDO DRUMMOND COSTA

(LIVRARIA TEIXEIRA — SÃO PAULO — 1962)

O autor, na "Explicação prévia", diz o seguinte a respeito de sua obra:

"Nos tempos de hoje, embaçados pelo hábito materialista ou materializante, se não materializado, mais do que aconselhável, temos por necessário insistir nos padrões dos legítimos e superiores índices humanos, que se não cumpram negros vaticínios, a nos atormentarem Cassandras".

O Marechal Floriano Peixoto Keller, apreciando êsse trabalho, conclui:

"É um livro valioso por tudo que consigna. Que em tôdas as municipalidades, no Estado inteiro, os dirigentes da nossa terra e a União Católica dos Militares e a Casa de Mato-Grosso, no Estado da Guanabara, pelos meios aconselháveis, o tornem presente, entre os compatriotas, para que todos lhe bendigamos o nome e abençoemos a memória na tríade imortal de que nos ufanamos os seus conterâneos: Murtinho, Dom Aquino e Rondon".

# O TARIFAMENTO NO FUTURO MOSAICO RURAL DO BRASIL (\*)

Cel EUGÊNIO MENESCAL CONDE,  
Oficial de EM.

A aplicação de adequado tarifamento na ferrovia Santos — Corumbá, nas penetrantes São Paulo — Aragarças — Acre e São Paulo — Goiânia — Rio Araguaia — Belém, constituirá elemento de importância marcante para o êxito do retalhamento rural no Brasil.

Mais de dois terços da área geográfica do país têm vinculação econômica com êsses imensos tentáculos.

A ocupação da terra só efetivar-se-á com a real posse e, para que tal ocorra, justo tarifamento no escoamento da produção, representará papel preponderante na fixação.

O atual regime feudal em que se encontram as terras atendidas por tais estradas, resulta não só, do tarifamento inadequado na ferrovia, como, das próprias condições de baixa taxa ecumênica nas demais.

A aplicação de frete único na Santos-Corumbá em coordenação com divisão de glebas, proporcionará integração econômica da área, impedindo a corrida por gravidade da riqueza rumo ao sul, por intermédio do Rio Paraguai em vazão.

O frete nas condições atuais com proporcionalidade ao quilômetro percorrido, após a reforma rural, apesar da atração do parque piratingano e do pôrto de Santos, orientará cargas sempre para o sul, por força de acessível tarifa na caudal, de Pôrto Esperança até os dois portos oceânicos das repúblicas sulinas.

A penetrante S. Paulo — Goiânia — Rio Araguaia — Belém oferece cerca de 1.000 quilômetros em águas plácidas, ligando dois grandes centros com cargas constantes, diversificadas por que de meios físicos diferentes e da fronteira marítima. Os dois fluxos e a

---

(\*) Ver no número de julho 63: "Tarifamento ferroviário ajustável às condições geográficas do Brasil".

abundância de carga facilitarão aplicação de tarifa proporcional ao quilômetro percorrido, em bases atraentes.

Os detentores de áreas retalhadas ao longo da via e os de suas imediações se beneficiarão do rápido e fácil escoamento com tarifa não proibitiva.

É que a especialização do transporte com caixas lotadas tipo "Container" partindo do parque industrial num sentido, outras do pôrto equatorial, concorrerá sobremodo para aplicação de módica tarifa em cargas parciais picadas de meio-caminho.

A densidade constante proporcionará, em futuro próximo, lançamento de ferrovia, com o prolongamento da ponta dos trilhos em Goiânia até o pôrto fluvial brasileiro no Araguaia, reduzindo, em consequência, a tarifa.

A operação na penetrante S. Paulo — Aragarças — Acre apresentará sôbre aspecto tarifário, em viaturas automóveis, verdadeiro pioneirismo.

Seu traçado, em selvas, lançado sôbre faixas de reduzidíssima densidade demográfica, a de menor índice no país, vence zonas de florestas equatoriais e subtropicais em relêvo diversificado, com chuvas abundantes e temperatura tórrida.

As terras retalhadas torna-se-ão atraentes se o tráfego fôr executado em frota de organização estatal sob tarifa protetora.

Só ao govêrno caberá o ônus inicial do empreendimento, para que, em tal faixa se efetive realmente a posse das áreas.

As margens da estrada, a oeste do vale araguaio, verificar-se-ão numerosos retalhamentos por encontrarem-se aí a totalidade das terras devolutas.

O tarifamento a baixo custo, com ônus, em poucas décadas, trará, indiretamente, lucros, os quais dar-se-ão na taxaço territorial e na de renda.

A densidade demográfica dessa zona só atingirá índices apreciáveis, com reflexos na economia nacional, se o tráfego fôr aplicado à base de frete único, sôbre caminhões nos dois fluxos, com origem e término em Goiânia.

Nada justificará existência de emprêsa estatal que não venha aplicar a tarifa ora indicada.

A praticabilidade no tarifamento aspirará da rica área rural Cuiabá — Diamantino — Cáceres carga densa que atualmente não atinge a cidade de S. Paulo face às grandes distâncias a percorrer nos catetos Cuiabá — Pôrto Esperança e Pôrto Esperança — S. Paulo. Este, atualmente, com tarifa proibitiva.

Criará, como ação técnica e revolucionária, base econômica nas zonas rondônias e acreanas, as quais, valorizarão a Amazônia lançando cargas até o pôrto oceânico equatorial ao longo de vias navegáveis da margem direita do rio-mar.

A integração amazônica efetivar-se-á, portanto, em bases reais, depois do retalhamento, com frete único tarifário na penetrante São Paulo — Aragarças — Acre e com tarifamento proporcional ao quilômetro na englobadora do Araguaia.

A aplicação de frete único, após a reforma, na penetrante São Paulo — Corumbá, soerguerá tôda aba ocidental da zona geo-econômica atendida pelo pôrto de Santos concorrendo para manutenção de densidade de carga rumo à Amazônia nas vias assinaladas.

Esse levantamento melhorará o suprimento das cidades gêmeas demográficas, Rio e São Paulo, ambas com população superior a quatro milhões de habitantes e, quatrocentos quilômetros de intervalo, situação ímpar no globo terrestre.

O fértil terreno basáltico no oeste paranaense e catarinense e as campanhas do Estado do Rio Grande do Sul e oeste da linha férrea Marcelino Ramos — Santana do Livramento, com a reforma, proporcionarão vultosa produção rural que não deverá ficar ao sabor das facilidades carreadoras das rápidas águas dos Rios Paraná e Uruguai rumo ao sul.

Nada mais terá que se aplicar aí que um só frete protetor nas penetrantes ferroviárias Londrina — Santos, Ponta-Grossa — Paranaguá, São Borja — Pôrto Alegre e Uruguaiana — Pôrto do Rio Grande no sentido da sucção e orientação para o oriente, da máxima densidade de carga em benefício de tôda área platina brasileira.

A não aplicação de frete único nas penetrantes ferroviárias do centro, sul e nordeste do país poderá ameaçar também o êxito da grande reforma que tem como meta precípua a harmonização social e a integração da economia rural na economia nacional.

O retalhamento das terras é ação imperiosa face ao atual estado agrário feudal, porém as medidas indicadas, acauteladoras, protetoras e necessárias com relação ao tarifamento, se impõem para que não sejamos surpreendidos com possível êxodo retrógrado dos que se lançarão na ocupação do futuro mosaico rural do Brasil.

A reforma agrária e o frete único aplicado nas penetrantes ferroviárias são medidas a encarar em conjunto e em coordenação.

O frete único isoladamente é meia medida; a reforma sem o frete terá sua aplicação em dúvida; ambas, a um só tempo, modificarão tôda feição campesina do país no benefício de sua economia e dos brasileiros.