

O COMPLEXO PROBLEMA FERROVIÁRIO BRASILEIRO

Gen ANTÔNIO NEGREIROS DE ANDRADE PINTO

A experiência adquirida com o trato dos assuntos ferroviários nos animou à realização do presente trabalho.

Previsto um *deficit* ferroviário no Brasil, de aproximadamente trezentos bilhões de cruzeiros para o ano em curso — 1964 — situação essa que se vem agravando a cada ano, chegamos a um ponto em que, se não nos orientarmos por uma conduta diferente, assistiremos de braços cruzados ao desmoronamento completo dum sistema de transporte que, particularmente no Brasil, em determinados casos, ainda é o mais indicado pela sua eficiência. Com efeito, se medidas *radicais* e *urgentes* não forem tomadas nesse sentido, nenhuma providência, que venha a ser adotada pelo Governo para conter a inflação, produzirá resultado.

Adquirimos algum conhecimento e experiência do assunto através das atividades que exercemos nos trabalhos de construção de estradas a cargo do Exército por mais de 10 anos, na Administração Federal Temporária da Viação Férrea Federal do Rio Grande do Sul, de 1957 até 1959, na Interventoria da Estrada de Ferro Leopoldina, em 1960 e, por fim no cargo de Diretor Superintendente da Estrada de Ferro Central do Brasil, de julho de 1963 até abril de 1964.

Acompanhamos, portanto, sentindo de perto todo êsse drama, o período crítico em que os diversos fenômenos de ordem política, social, econômica, técnica e administrativa desabaram sobre o sistema ferroviário do país, *criando êsse monstro*, que hoje abala profundamente nossa economia e ameaça nossas Instituições.

Pouco adiantava, então, a ação isolada de um ou outro diretor de Estrada que, escapando às injunções políticas, resguardava a sua autoridade; que enfrentava o problema do pessoal pela fiel observância das Leis e Estatutos que regiam as atividades dos servidores ferroviários e que normalizava os transportes, produzindo mais e melhor — se meios lhe faltavam para corrigir as deformações do sistema e conter a política salarial desordenada que se implantava no País.

Julgamo-nos portanto autorizados, a menos que traíssemos a consciência, a reconhecer a necessidade de se reajustar o dispositivo ferroviário brasileiro às contingências da época, para que o mesmo possa sobreviver, como ainda se impõe.

Não pretendemos, evidentemente, numa simples exposição, resolver o complexo ferroviário brasileiro. Nossa contribuição vai se limitar,

tão-sòmente, a um exame geral de situação, causas principais e consequências decorrentes que, contornadas ou removidas, proporcionem dias menos amargos para os transportes ferroviários no Brasil.

Precisamos também esclarecer que êsse drama não é vivido sòmente pelo Brasil. Muitas outras Nações com o mesmo problema também se preocupam.

- Da União Soviética sabemos pouco; entretanto, é certo, os transportes rodoviários limitados a cem quilômetros, protegem a utilização das ferrovias.
- Na França, onde se encontram as melhores linhas, os trens mais velozes e o sistema de tração mais econômica, a rêde ferroviária, já em regime de subvenção pelo Estado, anuncia a incerteza dos dias futuros.
- Nos Estados Unidos, onde se formam composições de mais de oito mil toneladas para baratear o custo da operação e onde já se arrancaram mais de setenta mil quilômetros de linhas de ramais antieconômicos para diminuir os gastos, os setenta por cento das emprêsas nas mãos de síndicos, em regime de concordata, revelam igualmente a gravidade da situação.
- Na Argentina, onde o *deficit* astronômico apurado está sendo considerado pelo Govêrno como caso de calamidade, as medidas que vem sendo tomadas para atenuá-lo — dispensas de servidores, etc. — têm sido respondidas pela classe com greves de represália que, paralisando todo o sistema, ainda mais agravam a solução do problema.

E, salvo nas estradas de ferro especializadas no transporte de grandes massas a grandes distâncias, exemplo no Brasil da E.F. do Amapá e da E.F. Vitória a Minas em tôdas as outras estradas de ferro do País, mesmo na ex-portentosa Cia Paulista de Estrada de Ferro e, *em todo o mundo*, o fenômeno deficitário é quase o mesmo, fatos êsses que evidenciam que o FANTASMA RODOVIÁRIO veio quebrar o monopólio antes exercido pelas estradas de ferro nos transportes terrestres, obrigando os ferroviários a um esforço hercúleo pela sobrevivência.

E, no caso particular do Brasil, que não tem pátios para trens de 2.000 toneladas, que não tem linhas para velocidade acima de 100 quilômetros, que não tem política protecionista, como os russos, onde é prejudicado o tráfego mútuo pela diversidade de bitolas e onde o coeficiente eleitoral dos ferroviários é usado para fins políticos — a situação é bem mais grave e a solução bem mais difícil.

Quando falamos em *solução* não queremos dizer que as estradas de ferro possam readquirir o prestígio que usufruíam até antes da última Grande Guerra, porque:

- a substituição da diligência pelo ônibus;
- a troca das estradas carroçáveis pelas estradas pavimentadas;

- as condições técnicas menos exigentes das rodovias, proporcionando em relação às ferrovias, um desenvolvimento mais curto, custo mais baixo e tempo de construção consideravelmente menor;
- a exploração dos transportes rodoviários ser feita por particulares enquanto a maior parte de nossas ferrovias são exploradas pelo Governo, o que representa mais um ônus e uma preocupação constante com a aplicação dos Estatutos e Leis que regulam as atividades dos servidores ferroviários;
- a facilidade dos transportes rodoviários de porta a porta, sem baldeações, e que só em casos especiais se consegue com o trem;
- a conservação mais fácil e menos onerosa das rodovias;
- a flexibilidade das tarifas rodoviárias ante a rigidez das tarifas ferroviárias, o que dificulta, sobretudo nas ferrovias, o problema do retorno dos vagões vazios;
- e a fabricação, no país dos veículos rodoviários, enquanto as locomotivas continuam sendo produzidas no estrangeiro.

Vieram como que estabelecer um regime de concorrência perigoso, em que os fatores CAPACIDADE, CUSTO E VELOCIDADE do meio de transporte são considerados, criando-se como que uma nova mentalidade — *A DA SELEÇÃO DO MEIO DE TRANSPORTE SER FEITA PELA CARGA.*

Isso admitindo, as seguintes regras passaram a ser observadas:

- sempre que há pressa, a carga procura o meio de transporte mais rápido, interessando pouco o valor do frete;
- quando o custo do transporte não excede de sete ou oito por cento do valor da carga, ainda é procurado o meio de transportar mais rápido ou o melhor serviço;
- e até onde se ganha mais em tempo do que se perde em dinheiro, a carga é transportada pelo meio mais rápido,

dêse modo, sobram para as estradas de ferro as cargas que por elas ainda se interessam:

- as que, valendo pouco, procuram o frete mais baixo;
- as que se encontram em regiões mal servidas por rodovias;
- as que são atraídas pelas tarifas ferroviárias de proteção;
- e aquelas que, representadas por grandes quantidades (cereais, minérios, combustíveis, madeiras etc.), exigem transporte com capacidade para o seu escoamento racional,

evidenciando-se dessa forma a primeira condição, da necessidade de sobrevivência das estradas de ferro — *ÚNICO MEIO DE TRANSPORTE TERRESTRE CAPAZ DE REALIZAR, ECONOMICAMENTE E EM TEMPO ÚTIL, O MOVIMENTO DE GRANDES MASSAS A GRANDES DISTÂNCIAS.*

Dessa primeira parte de nossa exposição podemos tirar as seguintes conclusões:

- O problema é complexo, faltando-nos autoridade e tempo para abordá-lo com mais propriedade;
- A rodovia veio quebrar o monopólio, antes exercido pela ferrovia, limitando as atividades dos transportes ferroviários;
- A estrada de ferro ainda continua sendo o meio terrestre capaz de, economicamente e em tempo útil, realizar transporte de grandes massas a grandes distâncias;
- os *deficits*, porém, ao ponto em que chegaram, se não forem ao menos atenuados — e com urgência — precipitarão a falência de todo o sistema ferroviário brasileiro.

Isso pôsto, resulta:

- A) AS ESTRADAS DE FERRO AINDA SÃO NECESSÁRIAS;
- B) OS DEFICITS, PORÉM, TERÃO QUE SER ATENUADOS.

A) *As Estradas de ferro ainda são necessárias :*

- porque, se não existisse uma E.F. do Amapá, 800,000 t de minério de manganês não seriam exportadas anualmente pelo pôrto de Macapá — divisas para o Brasil;
- porque, se não existisse uma E.F. Vitória a Minas, mais de 6.000.000 t de minério de ferro não sairiam anualmente pelo pôrto de Vitória — mais divisas para o Brasil;
- porque, se não tivéssemos uma E. F. Santos a Jundiá, uma E. F. Sorocabana, uma Rêde de Viação Paraná-S. Catarina, e uma Cia Paulista de Estradas de Ferro, esta, uma das melhores estradas de ferro do mundo, não sairia tanto café pelos portos de Santos e Paranaguá — maior fonte de divisas para o Brasil;
- porque, se não fôsse uma E.F. Central do Brasil, não se poderia pensar no surto desenvolvimentista da indústria siderúrgica nacional, nem admitir a exportação de minério em larga escaia pelo pôrto do Rio de Janeiro — metas impostergáveis — da atualidade brasileira;
- porque, se não contássemos com uma Viação Férrea do Rio Grande do Sul, o trigo, a lã, a carne, o arroz, o feijão, a soja, a madeira, o carvão, o calcáreo e outros produtos desse grande Estado, cognominado o celeiro do Brasil, não poderiam chegar melhor aos centros de consumo, nem atingir mais fácil os portos de embarque;

- porque, se não fôsem os trens da Central, da Paulista, da Leopoldina, da Viação Férrea do Rio Grande do Sul e da Sorocabana, as populações suburbanas do Rio, S. Paulo, Belo Horizonte e Pôrto Alegre, não se deslocariam melhor, diariamente, para o centro de suas atividades;
- porque, finalmente, enquanto não contarmos com o TRONCO PRINCIPAL SUL, O TRONCO PRINCIPAL NORTE, A TRANSVERSAL NORDESTINA, as LIGAÇÕES RIO-BRASÍLIA e SÃO PAULO-BRASÍLIA e mais duas ou três TRANSVERSAIS LESTE-OESTE, não poderemos fazer circular economicamente a nossa riqueza nem teremos garantida a integridade, do nosso território, em caso de guerra, tudo por falta do meio de transporte adequado.

A propósito, citamos o exemplo da última Grande Guerra em que tantas vidas preciosas foram sacrificadas pela ineficiência dos nossos meios de transporte terrestres e lembramos da necessidade inadiável do reaparelhamento das nossas ferrovias que demandam as regiões Sul, Nordeste e Oeste, por razões sócio-econômica e de estratégia militar.

B) *Para atenuar os deficits sugerimos o seguinte :*

1 — FUNDIR A RFFSA COM O DNEF OU EXTINGUIR UM DÊSSES ÓRGÃOS

Fundir a Rêde Ferroviária Federal S.A. com o Departamento Nacional de Estradas de Ferro ou extinguir um desses órgãos, é medida que se impõe seja tomada de imediato, porque não se compreende possam existir essas duas organizações para um mesmo fim.

Somos favoráveis ao prevaecimento da organização do Departamento porque tem uma tradição e os fins a que se destina melhor se ajustam aos interesses da política ferroviária brasileira.

Ademais, atribuída à Rêde Ferroviária Federal S.A. a configuração duma SOCIEDADE ANÔNIMA, se passou a negar, a ela e às estradas de ferro incorporadas, as características das ENTIDADES DE DIREITO PÚBLICO INTERNO, resultando daí, graves problemas para o resguardo desse imenso patrimônio da União.

Por outro lado, a rigidez das organizações autárquicas (Departamento) não permitindo as composições fáceis promovidas pela flexibilidade das leis que regem as sociedades por ações (Rêde), por certo teria evitado se tivesse agravado tanto o problema ferroviário, desde 1957, quando da criação da Rêde.

Finalmente, enquanto o Departamento continua mantendo o elevado padrão técnico de sua organização, a Rêde, transfigurada por injunções de ordem política, de toda natureza, veio a se constituir em mais um cabide de empregos, haja vista o grande número de elementos estranhos ao meio ferroviário que tem exercido cargos em sua diretoria colegiada.

CONCLUSÃO :

- EXTINGA-SE A RFFSA, TOMANDO O GOVERNO AS PROVIDÊNCIAS NECESSÁRIAS PARA REVOGAR OU SUSPENDER A APLICAÇÃO DA LEI N. 3.115 QUE A INSTITUIU;
- FAÇA-SE VOLTAR AO DNEF AS ATRIBUIÇÕES ANTERIORES À CRIAÇÃO DA RFFSA, RESTABELECENDO-SE OUTROSSIM AS ORGANIZAÇÕES AUTÁRQUICAS NAS ESTRADAS DE FERRO FEDERAIS OU SOB REGIME ESPECIAL.

Extinta a RFFSA, promover-se-á o retôrno dos servidores cedidos ou requisitados às repartições de origem e a dispensa daqueles que não sejam necessários à recomposição do Departamento.

A extinção da Rêde proporcionará uma diminuição do *deficit* da ordem de 5 bilhões de cruzeiros anuais.

2 — ACABAR O REGIME COLEGIADO NAS ESTRADAS DE FERRO

Acabe-se o regime colegiado nas estradas de ferro, que nenhum resultado prático apresentou, mormente se considerarmos que, na situação de crise, que é a atual, a chefia e a responsabilidade devem ser indivisíveis.

CONCLUSÃO :

AS ESTRADAS DE FERRO DEVEM VOLTAR A SE ORGANIZAR
EM SUPERINTENDÊNCIA
SUBDIRETORIAS OU DIRETORIAS ASSISTENCIAIS
DEPARTAMENTOS
SERVIÇOS

3 — AFASTAR AS INJUNÇÕES POLÍTICAS NA ESCOLHA DOS DIRETORES DE ESTRADA

Sempre que uma empresa do Governo, como uma estrada de ferro, que congrega em seu seio considerável número de servidores ganha um diretor político ou comprometido com a política, êle, ou faz política, ou se prepara politicamente, o que é nefasto para a administração.

E, como têm sido muitas as administrações políticas nas estradas de ferro, logo muitos os membros das Câmaras e Assembléias eleitos pelos votos da família ferroviária, temos tido, como resultado, o empreguismo desordenado e, em consequência, o excesso de servidores que hoje se verifica em tôdas as estradas de ferro da União, o que, de forma alguma, deve ter prosseguimento.

CONCLUSÃO :

- OS DIRETORES DE ESTRADA DEVEM SER APOLÍTICOS E, SE POSSÍVEL, INELEGÍVEIS POR UM PERÍODO DE CINCO ANOS APÓS O AFASTAMENTO DO CARGO.
- O VOTO TEM CUSTADO MUITO CARO ÀS ESTRADAS DE FERRO.

4 — PROIBIR AS ADMISSÕES

Proibir terminantemente as admissões até ulterior deliberação é medida que também convém seja adotada de imediato, pelo menos até quando se organizem ou ajustem os *quadros do pessoal* às necessidades dos serviços das ferrovias, reestruturadas estas como empresas de transporte.

Obedecida essa política, organizados os quadros que compreenderão as necessidades de servidores nas diferentes funções, aí sim, feito o confronto com o número de servidores existentes, havendo claros, promover-se-ão as admissões, *quando autorizadas*.

É fato que, não havendo quadros, como ocorre em quase tôdas as estradas de ferro, as admissões que se vinham procedendo de longa data, na sua quase totalidade eram feitas desordenadamente, em obediência a injunções políticas e quase nunca no atendimento do interesse do serviço ferroviário.

Por essa razão, as estradas de ferro possuem, hoje, um grande número de excedentes e, pior do que isso, distribuídos desajustadamente.

Procurar-se o nivelamento é teórico, porque as atribuições divergem profundamente entre funções diferentes e as readaptações nem sempre são possíveis.

Demitir simplesmente os excedentes, não é aconselhável. A maioria das vezes fere direitos adquiridos ou expectativas de direito e o problema social não pode deixar de ser considerado, particularmente quando o Governo é o empregador.

Logo, a solução que se impõe é *não admitir*, deixando-se que se reduzam paulatinamente os efetivos às necessidades da empresa pelas demissões a pedido, abandono de emprego, aposentadorias, mortes e demissões a bem do serviço público.

Como se verifica, é um problema complexo que só se resolverá com o tempo e a determinação disso realizar, como aliás tivemos oportunidade de demonstrar nas administrações que exercemos na Viação Férrea Rio Grande do Sul, na E.F. Leopoldina e na E.F. Central do Brasil, quando nenhuma admissão foi efetuada, o número de servidores diminuiu consideravelmente, e, por incrível que pareça, os transportes se desenvolveram muito melhor. Na Viação Férrea, em 1957, quando chega-

mos, existiam 18.500 servidores e em 1959, quando deixamos a estrada, êsse efetivo estava reduzido a 15.500 e, na Central, onde também não admitimos ninguém, a tonelagem útil transportada em 1964 (14.000.000 t) foi 50% superior à tonelagem útil transportada em 1963 (9.000.000 t).

Compreendendo o efetivo total das estradas de ferro federais, mais ou menos 160.000 servidores, certamente, organizados os quadros em obediência à nova política de transportes a ser fixada pelo Governo, êsse efetivo poderá ficar reduzido a 120.000 homens, o que representa, na base do salário médio mensal de Cr\$ 90.000,00, uma economia nos *deficits* da ordem de 40 bilhões de cruzeiros anuais, fato digno de registro.

Por outro lado, organizados os quadros, as admissões só poderão ser realizadas quando houver claros, o que virá conter as pressões políticas, dando maior autoridade às administrações das estradas.

É preciso também que se diga que a própria Central do Brasil ainda não tem quadro nem sabe exatamente quantos servidores possui.

Iniciávamos a organização do quadro quando deixamos a Estrada. Não o fizemos antes, nesses 10 meses que administramos a ferrovia, porque, só em março de 1964 conseguimos completar o relacionamento definitivo do pessoal existente pelas diferentes funções e grupos ferroviários, elemento base de comparação para a organização do quadro.

CONCLUSÃO :

- PROÍBA-SE AS ADMISSÕES NAS ESTRADAS DE FERRO ATÉ ULTERIOR DELIBERAÇÃO.
- PROMOVA-SE DE IMEDIATO A ORGANIZAÇÃO DOS QUADROS DE PESSOAL DAS ESTRADAS DE FERRO, LIMITADOS ÀS ATRIBUIÇÕES DUMA EMPRESA DE TRANSPORTE.

A adoção dessas medidas promoverá, com o tempo, uma economia anual nos *deficits* da ordem de 40 bilhões de cruzeiros.

5 — SUPRIMIR RAMAIS DEFICITÁRIOS

A supressão dos ramais altamente deficitários e que não sejam de interesse militar, é também medida que se impõe seja tomada de imediato e sem maiores protelações, particularmente quando da existência de rodovias paralelas a êsses ramais, mesmo quando o serviço rodoferroviário da estrada se encarregue dos transportes que antes eram feitos pelo trem.

Os Norte-americanos já arrancaram mais de 70.000 quilômetros de linhas férreas — quase o dôbro de todo o sistema ferroviário brasileiro — sem repercussão maior, porque essa medida se impunha, enquanto

que, no Brasil, por sentimentalismo, iniunções políticas e sobretudo por *falta de coragem*, os 7.000 quilômetros de ramais, cujo levantamento fôra determinado pelas conclusões a que chegou a Comissão Mista Brasil-Estados Unidos, permanecem dando tráfego e, pior do que isso, novos ramais continuam sendo construídos.

A propósito, achamos que a solução atual do problema ferroviário brasileiro, já não se contenta com a supressão de ramais, vai além, exige também a supressão de determinados trechos de linhas férreas, inexpressivas e inadequados, face à nova política de transporte a ser traçada pelo Governo, consoante um Plano Geral de Viação Nacional que coordenará o uso dos diferentes sistemas.

Assim, interpretamos essa idéia do seguinte modo com relação às três estradas de ferro por onde andamos:

- Na Viação Férrea do Rio Grande do Sul manter-se-ia a grande transversal Pôrto Alegre-S. Maria-Uruguaiana, a linha de exportação e interligação do sistema Centro-Sul, Marcelino Ramos — Cruz Alta — S. Maria — Bagé — Rio Grande e, mais os seguintes trechos de interesse militar: S. Maria — S. Borja — Cruz Alta — Santa Rosa — Casequi — Livramento e o ramal de Gen Câmara;
- Na E. F. Leopoldina, manter-se-ia o trecho Rio — Campos — Vitória e mais uma linha especializada para a exportação de minério do quadrilátero ferrífero;
- E, na E. F. Central do Brasil, a linha tronco Rio — B. Horizonte — Monte Azul; a linha Rio — S. Paulo e os ramais de Pirapora que futuramente se estenderão até Brasília, de Sabará — Nova Era para o atendimento da indústria siderúrgica e de Lorena — Piquête, de interesse militar.

Proceder-se-ia do mesmo modo e seguindo o mesmo critério nas demais estradas de ferro da União, também não se sacrificando os transportes suburbanos no derredor das grandes cidades, de interesse político, social e até econômico; quando assim o quisermos considerar.

Dessa forma, os ramais ou trechos considerados irrecuperáveis economicamente que se queira manter para o atendimento de interesse particulares da região ou do lugar, do Estado, do Município ou de outrem, quando declarado êsse interesse particular em suas preservações, mudariam de designação, passariam à condição de DESVIOS, cujas características obrigam o seu custeio pelo elemento interessado, o Exército, o Estado, o Município ou o Particular.

Felizmente, temos notícia que o atual Ministro da Viação e Obras Públicas, encarando o problema com a seriedade necessária, já determinou a supressão de diversos ramais, independente das reações que já se fizeram sentir.

CONCLUSÃO :

- SUPRIMA-SE DE IMEDIATO OS RAMAIS CONSIDERADOS ANTIECONÔMICOS, PELAS CONCLUSÕES A QUE CHEGOU A COMISSÃO MISTA BRASIL-ESTADOS UNIDOS, DESDE QUE HAJA UMA RODOVIA PARALELA OU QUANDO OS ELEMENTOS INTERESSADOS EM SUAS PRESERVAÇÕES NÃO QUEIRAM ASSUMIR A RESPONSABILIDADE DOS ÔNUS DO CUSTEIO;
- REFORMULE-SE A POLÍTICA FERROVIÁRIA BRASILEIRA NO SENTIDO DO PREVALECIMENTO DAS GRANDES LINHAS: DOIS EIXOS NORTE-SUL. UM PRINCIPAL E OUTRO SECUNDÁRIO E TANTAS TRANSVERSAIS LESTE-OESTE QUANTAS ACONSELHÁVEIS SEJAM AOS INTERESSES DA EXPORTAÇÃO. SÓ DESSE MODO SE PODERÁ LOGRAR, NO FUTURO, A NECESSÁRIA COORDENAÇÃO DOS TRANSPORTES RODOFERROVIÁRIOS.

A redução nos *deficits* após a supressão dos ramais, pode ser estimada em mais de 30 bilhões de cruzeiros anuais com o que se economizaria em pessoal, material e no custeio.

6 — REDUZIR O CUSTO DA OPERAÇÃO

Reduzir o custo da operação, significa reduzir a despesa e consequentemente o *deficit* em proporção que se não pode desprezar, tão considerável, quanto às medidas que no caso venham a ser tomadas.

Com efeito, substituindo-se as obsoletas locomotivas a vapor, queimando óleo, carvão e lenha, ainda em uso em tôdas as estradas de ferro do país, pelas locomotivas diesel elétricas, e remodelando-se a via permanente para velocidades acima de 100 quilômetros e trens de mais de 2.000 toneladas, terá o sistema ferroviário brasileiro se recuperado dum período de estagnação de mais de 30 anos.

Hoje, em estradas de ferro, não se admite mais raios de curva com menos de 1.000 metros, rampas com mais de 1%, nem a tração a vapor que custa sete vezes mais de que a tração diesel, como não se compreende circulem trens com menos de 1.000 toneladas nas linhas principais, como acontece, por exemplo, na Viação Férrea do Rio Grande do Sul, em que um trem de 1.000 toneladas que chegue a Bagé com destino ao Rio Grande — linha de exportação da Viação Férrea — tenha que se decompor em 4 trens de 250 toneladas, ou melhor, exija um esforço de tração 4 vezes maior para vencer os 3,2% da rampa de Pedras Altas.

Os trens de carga hoje são como os navios mercantes — quanto maior a capacidade menor relativamente o custo da operação, medida

essa que, no caso particular da ferrovia, deve ser melhor aplicada face a concorrência rodoviária.

Deixamos de nos referir à eletrificação das estradas de ferro por ser assunto ainda muito discutido, parecendo, entretanto, aconselhável o seu uso, quando se tenha energia barata e um tráfego intenso, como o de subúrbios, casos em que talvez haja compensação do grande investimento feito na eletrificação: construção de rêdes aéreas, subestações, cabinas, etc.

Felizmente, êsse assunto, ultimamente, vem recebendo uma atenção tôda especial dos órgãos competentes, já apresentando resultados bastante satisfatórios.

CONCLUSÃO :

— INVESTIR, DENTRO DUM PLANO PRIORITÁRIO, CONSOANTE A POLÍTICA FERROVIÁRIA A SER FIRMADA PELO GOVERNO :

- NA MELHORIA DO TRAÇADO;
- NA REMODELAÇÃO DA LINHA;
- NA SUBSTITUIÇÃO DA TRACÇÃO;
- E NA CONSTRUÇÃO DE NOVAS LINHAS.

Sendo judiciosamente aplicados os recursos dos investimentos, em curto prazo serão amortizados pela diminuição do custo da operação, daí em diante passando a contribuir para a atenuação dos *deficits*.

7 — ELIMINAR OS SERVIÇOS SUBSIDIÁRIOS E DE FABRICAÇÃO NAS ESTRADAS DE FERRO

Eliminar os serviços subsidiários e de fabricação nas estradas de ferro, que para êsse fim empregam considerável número de servidores, limitando as atividades de oficinas, depósitos e postos de visita ao estritamente necessário à manutenção do equipamento em uso, se nos afigura uma das providências mais urgentes, particularmente, no sentido de reduzir o número de servidores das estradas, cujas vantagens já nos referimos.

Assim, tudo que possa ser adquirido ou confeccionado no comércio e na indústria não deve ser feito na estrada, mesmo que aparentemente mais caro, porque as estradas de ferro devem se limitar exclusivamente às atividades concernentes às empresas de transporte em que se constituem e tôda a atenção de suas administrações estar concentrada nesse *desideratum*.

A propósito, dêsse modo procedemos na Viação Férrea do Rio Grande do Sul e nos orientamos na Central do Brasil, e o aparentemente mais caro acabou sendo considerado o mais vantajosamente econômico.

Firme-se, pois, essa nova política nas estradas de ferro da União.

CONCLUSÃO :

- FICAM AS ESTRADAS DE FERRO COM OS ENCARGOS DA CONSERVAÇÃO E DA REPARAÇÃO DO MATERIAL E DOS EQUIPAMENTOS EM USO, ELIMINANDO-SE A IDEIA DE FABRICAÇÃO DE TUDO AQUILO QUE A INDÚSTRIA E O COMÉRCIO POSSAM FORNECER.
- PERMITA-SE, OUTROSSIM, PARA O APROVEITAMENTO DA MÃO-DE-OBRA ESPECIALIZADA, AINDA EXISTENTE, DESDE QUE SEU APROVEITAMENTO NÃO POSSA SE TRANSFERIR PARA OUTRA ATIVIDADE DA EMPRESA, SEJA A MESMA UTILIZADA NOS SERVIÇOS DE FABRICAÇÃO. CONDICIONADO PORÉM A UM PLANO PREESTABELECIDO.

Diminuindo-se pessoal, não se comprando mais caro, se economiza no *deficit*.

3 — REAJUSTAR TARIFAS

Reajustar tarifas ao custo do transporte ou às conveniências para enfrentar o concorrente rodoviário é uma iniciativa que deve ser adotada, desde logo, pelas administrações das estradas de ferro e pelos órgãos competentes.

Errada a concepção de que o aumento das tarifas contribui para o encarecimento do custo de vida. Errada, porque o aumento do custo de vida tem-se medido pela inflação e o aumento de tarifas nunca se deu na proporção do aumento do valor das mercadorias transportadas pelas estradas de ferro e, injusto e incongruente, porque isso não tendo ocorrido, os transportes ferroviários passaram a se constituir em mais uma forma de financiamento pelo Governo, corroborando portanto para mais agravar a inflação, conseqüentemente o custo de vida, haja vista o quadro tenebroso de seus *deficits*.

E numa hora em que o Governo, com tanta sabedoria, corta os subsídios do trigo, do petróleo, do papel, etc., não mais se justifica, na mesma base, esse financiamento suicida aos usuários dos transportes ferroviários.

Reconhecemos, não obstante, que o Governo no interesse de intensificar ao máximo a exportação e poder enfrentar a concorrência internacional, transija na troca da moeda forte pelo cruzeiro desvalorizado pela inflação, mas ir além, estender essa liberalidade aos grupos econômicos e políticos com o prejuízo do agente transportador — a estrada de ferro — julgamos política condenável e contraproducente.

Examinando o caso concreto:

Se aumentarmos o preço das passagens nos trens suburbanos, que era de 10 cruzeiros até abril, passou para 30 a partir de maio e deve custar ao menos 50, que vale de sobra porque o ônibus cobra de 80 a 90 pelo mesmo percurso, considerando os 500 milhões de passageiros transportados anualmente pelos trens dos subúrbios, teríamos realizado uma economia nos *deficits* da ordem de 20 bilhões de cruzeiros;

Se reajustarmos o preço médio da tonelagem útil de mercadorias transportadas pelas estradas de ferro que hoje custa 1.200 cruzeiros para 2.000, o que não é exagero, porque o caminhão cobra muito mais, considerando os 40 milhões de toneladas úteis que as estradas de ferro podem transportar anualmente, essa economia nos *deficits* pode se elevar a mais 38 bilhões de cruzeiros.

E por fim, se abolirmos completamente as tarifas de proteção e os transportes gratuitos, mais 6 bilhões de cruzeiros serão somados à economia dos *deficits*, perfazendo o total de 64 bilhões de cruzeiros, o que se pode considerar como diminuição da despesa nas estradas de ferro, quando ordens sejam expedidas nesse sentido.

CONCLUSÃO :

- DETERMINE-SE, DE IMEDIATO, A ELEVAÇÃO DO CUSTO DAS PASSAGENS DOS TRENS SUBURBANOS PARA 50 CRUZEIROS.
- REAJUSTE-SE O PREÇO MÉDIO DAS TARIFAS DA TONELADA ÚTIL PARA 2.000 CRUZEIROS.
- PROMOVA-SE A ABOLIÇÃO DOS TRANSPORTES GRATUITOS E DAS TARIFAS DE PROTEÇÃO.
- OBRIGUE-SE OUTROSSIM AOS ÓRGÃOS DO GOVERNO USAREM OS TRANSPORTES FERROVIÁRIOS.

Não se quer que o preço da tarifa galope ao lado da inflação, de-se porém exigir que esse preço não se afaste tanto da realidade e da conjuntura econômica.

9 — POLÍTICA PROTECIONISTA

Nem o que os russos fazem, limitando até 100 quilômetros os transportes rodoviários, nem a cobrança do pedágio nas rodovias, usada em outros países, protegerão melhor as ferrovias, do que o estabelecimento pelo Governo dum FUNDO GERAL, constituído pela cobrança do imposto único sobre combustíveis e lubrificantes, desde que, judiciosamente

distribuído, contemple as ferrovias naquilo que se considera de capital importância para a economia nacional, consoante as diretrizes da nova política de transportes a ser adotada no Brasil.

Isso pôsto, se mediria melhor os investimentos provenientes desse FUNDO para o reaparelhamento dos portos e da marinha mercante, para a terminação do Tronco Principal Sul e do Tronco Principal Norte, para as ligações ferroviárias com Brasília, etc., que podem ser consideradas tão importantes, quanto às pavimentações asfálticas das BR, que tiveram sempre a preferência, por que dispunham dum FUNDO PRÓPRIO e não havia um órgão, como ainda não o há, que coordenasse os diferentes sistemas de transporte no Brasil.

Diga-se, ainda, que a recente deliberação do Governo de cortar os subsídios do petróleo veio restabelecer a verdade tarifária dos transportes rodoviários, desfazendo a enganosa suposição, particularmente acentuada pelos leigos, de que pelas rodovias se transportava mais barato.

CONCLUSÃO :

- ESTABELEÇA-SE UM FUNDO GERAL PROVENIENTE DA COBRANÇA DO IMPÓSTO ÚNICO SÔBRE COMBUSTÍVEIS E LUBRIFICANTES.
- ADOTE-SE, PARA SUA DISTRIBUIÇÃO, AS DIRETRIZES DUMA NOVA POLÍTICA DE TRANSPORTES.

Só dêsse modo se colocam as coisas no lugar.

10 — ELIMINAR AS GREVES

As greves que se deflagravam nas estradas de ferro nestes últimos dez anos, a qualquer pretexto ou sem pretexto algum, custavam à Nação o valor do trabalho dos dias de paralisação pelo abonamento dos dias de greve, a perda da renda industrial que não era apurada pela paralisação dos trens e a quebra de autoridade das administrações das estradas impotentes ou desinteressadas para conter a desordem, criando como que uma onda de indisciplina, que se avolumava e generalizava a cada greve, fazendo brotar os líderes de classe — falsos líderes porque não tinham envergadura para exercer a liderança — alguns comunistas, mas quase todos orientados por agentes do Partido Comunista Brasileiro que, dêsse descalbro se valiam para difundir suas idéias e conquistar novos adeptos, obedecendo a propósitos que, se não fôsem contrariados a tempo, acabariam ameaçando, inclusive, a sobrevivência do regime, como aliás ocorreu na última fase do Governo deposto.

Lutavam conseqüentemente os diretores de estrada com as maiores dificuldades para manter a ordem e a disciplina e fazer impor a sua au-

toridade, sendo que, nas situações mais graves, o Governo apelava para as intervenções militares, solução essa, entretanto, apenas temporária ou contemporizadora.

Impunha-se então ao interventor uma fórmula mágica para enfrentar o problema, fórmula essa que, calcada num dispositivo militar preventivo e de repressão, consistia em baixar atos recomendando a fiel observância das Leis e Estatutos que regiam as atividades dos servidores ferroviários, concedendo-se-lhes todos os direitos enquanto se exigiam as obrigações.

Isso feito, como ocorreu na Viação Férrea do Rio Grande do Sul, na Leopoldina e na Central do Brasil durante a nossa administração, contamos de pronto com o restabelecimento da ordem e da disciplina e um clima de relativa tranqüilidade para administrar a estrada, pelo menos enquanto durasse a administração militar.

Ora, com a promulgação da Lei de Greve que se arrastava pelo Congresso há mais de dez anos, a situação tende evidentemente à normalidade, embora a recuperação do meio se processe com algum retardo, porque fica faltando para se consolidar essa situação, tão favorável no momento, que, em tôdas as estradas de ferro, se discipline as atividades aos servidores nos termos das Leis Vigentes. Mesmo a situação das diferentes categorias de servidores ferroviários, funcionários públicos federais, funcionários públicos estaduais, funcionários autárquicos e servidores regidos pela consolidação das Leis do Trabalho, será fácil conciliar, através uma Recomendação Única feita pelo órgão competente para aplicação geral.

Sem essas providências, o meio virá certamente a se deteriorar com o tempo e injunções outras.

CONCLUSÃO :

- PROMOVAM-SE, PELO ÓRGÃO COMPETENTE, RESOLUÇÕES QUE REGULEM AS ATIVIDADES DOS SERVIDORES FERROVIÁRIOS, SEUS DIREITOS E SUAS OBRIGAÇÕES E DISCIPLINEM AS PROMOÇÕES E ACESSOS DENTRO DAS CARRERAS.
- FAÇA-SE, OUTROSSIM, O ESTATUTO ÚNICO DOS FERROVIÁRIOS AO QUAL DEVEM SE SUBMETER, INCLUSIVE, OS SERVIDORES PÚBLICOS E AUTÁRQUICOS.

Pode-se admitir, como é lógico, que o aumento da produtividade proveniente da eliminação das greves, venha a contribuir consideravelmente para a atenuação dos *deficits*.

11 — O GRAVE PROBLEMA DA DIVERSIDADE DE BITOLAS NO BRASIL

Não tem solução, ao ponto em que chegamos e à situação de descrédito atingida pelas estradas de ferro, não há mais possibilidade de se unificar bitola no Brasil.

Erros políticos e erros técnicos se acumularam sucessivamente, conduzindo à situação deplorável em que nos encontramos. Temos quatro marcas de bitola — 0,76, 1,00, 1,44, e 1,60 — o que, compartimentando o transporte e limitando o emprêgo do material rodante, estrangula o sistema.

O máximo que se poderia fazer seria de compor o atual falso sistema ferroviário brasileiro em dois sistemas diferentes: o *Centro-Sul-Oeste*, na bitola de 1,60 m, abrangendo os Estados da Guanabara, S. Paulo, Minas Gerais, Goiás, Mato Grosso, Paraná, S. Catarina e Rio Grande do Sul e o *Centro-Norte-Nordeste*, na bitola métrica e abrangendo os demais Estados da União.

À proporção que fôsse sendo substituída a bitola métrica no sistema Centro-Sul-Oeste a superestrutura e o material rodante retirados seriam transferidos para o sistema Centro-Norte-Nordeste, onde melhor o reaparelhariam.

Qualquer outra solução *chega tarde demais* e seria economicamente desaconselhável.

CONCLUSÃO :

— DIMINUAM-SE AS BALDEAÇÕES PARA ATENUAR OS "DEFICITS", PORQUE AS BALDEAÇÕES ENCARECENDO O TRANSPORTE E RETARDANDO AS ENTREGAS, AFASTAM A CARGA.

12 — COORDENAÇÃO GERAL DOS TRANSPORTES

Assim, como ficou demonstrado, TRANSPORTE não é assunto que possa ser tratado isoladamente, cada um, como nós nesta exposição, procurando resolver um caso particular — seja ferroviário, rodoviário, marítimo, fluvial, lacustre, aéreo, etc., — sem atinar com as reações que os outros sistemas possam no caso apresentar.

TRANSPORTE obriga justamente o contrário, a coordenação dos diferentes meios para a disciplina do emprêgo, o que só será alcançado quando, para êsse fim, contarmos com um órgão competente, um Ministério Próprio — O *MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES* — que compreendendo os atuais Departamento Nacional de Estradas de Ferro, Departamento Nacional de Estradas de Rodagem, Departamento Nacional de Na-

vegação Marítima, Departamento Nacional de Navegação Aérea, Departamento Nacional de Portos, Rios e Canais, Departamento de Silos e Armazéns, etc., trace os rumos definitivos da POLÍTICA DE TRANSPORTE NO BRASIL e os faça cumprir inexoravelmente.

Se esse órgão existisse antes, estamos certos de que o TPS e a BR2 não passariam pelo mesmo compartimento do terreno, o que é um absurdo; os portos artificiais de Paranaguá e Pôrto Alegre não teriam preferência para instalações em relação aos portos naturais de S. Francisco e Rio Grande, o que não se compreende; Silos e Armazéns não seriam localizados indiscriminadamente ao sabor de interesses políticos influentes; nossa marinha mercante não estaria tão por baixo; os portuários não seriam os donos do cais; novos ramais ferroviários não estariam sendo construídos, nem novos *deficits* se acumulando e, talvez, muitos dos conceitos por nós expendidos nesta exposição *sofreriam restrições* por não se ajustarem convenientemente aos interesses da verdadeira política de transportes do Brasil, que, ainda indefinida, pode quebrar um pouco a convicção com que defendemos esse nosso ponto de vista ferroviário, mas não diminui o entusiasmo e a confiança de que estamos possuídos, de que virão melhores dias para os transportes ferroviários no Brasil, de que assim o quisermos e para tanto contribuirmos.

CONCLUSÃO :

— CRIE-SE O MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES COMPREENDENDO O DEPARTAMENTO NACIONAL DE ESTRADAS DE FERRO, O DEPARTAMENTO NACIONAL DE ESTRADAS DE RODAGEM, O DEPARTAMENTO NACIONAL DE NAVEGAÇÃO MARÍTIMA, O DEPARTAMENTO NACIONAL DE NAVEGAÇÃO AÉREA, O DEPARTAMENTO NACIONAL DE PORTOS, RIOS E CANAIS, O DEPARTAMENTO DE SILOS E ARMAZÉNS, ETC., COM A FINALIDADE DE COORDENAR ÊSSES DIFERENTES ÓRGÃOS, CONSOANTE A NOVA POLÍTICA DE TRANSPORTES A SER ADOTADA NO BRASIL.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Eis aí um quadro geral de situação.

Evidentemente as estradas de ferro foram atacadas pelo vírus duma nova peste — os *deficits* — e, particularmente, as estradas de ferro brasileiras, de maior sensibilidade, estarão condenadas à morte, se tratamento adequado não lhes fôr ministrado com urgência.

De fato, imprescindíveis, como ficou demonstrado, há-de se lutar como temos procurado fazer para atenuar os feitos dêsse males a fim de que elas ainda venham a se recuperar a tempo de integrarem na determinação histórica reservada ao Brasil.

Fizemos um *DIAGNÓSTICO* e indicamos a *TERAPÊUTICA*. Essa a colaboração modesta dum *MÉDICO DA ROÇA* para a solução dum dos mais angustiosos problemas com que se defronta a Administração do País.

Cabe, por fim, tornar público o nosso agradecimento aos FERROVIÁRIOS da VIAÇÃO FÉRREA, da LEOPOLDINA e da CENTRAL DO BRASIL pela alta compreensão com que nos acolheram e pela magnífica colaboração que emprestaram à nossa administração, bem como uma referência tôda especial a êsses denodados ASSISTENTES MILITARES que nos acompanham sempre.



A DEFESA NACIONAL é a sua Revista de estudos e debates profissionais. É a sua tribuna. MANDE-NOS SUAS COLABORAÇÕES!