

**PROBLEMAS DO BRASIL**

Ten.-Cel. ADALARDO FIALHO

X

**O VALOR DA ECONOMIA PLANEJADA**

(Um pouco de estatística)

Não há como um quadro estatístico para se verificar a situação de um determinado assunto. As estatísticas de um país retratam a situação desse país. Cumpre a quem as lê, tirar as conclusões que sugerem, na frieza de seus nú-

meros. Vejamos, por exemplo, a distribuição das correntes mercantes do Brasil, por cabotagem, em 1946, através das regiões geoeconômicas brasileiras.

As estatísticas revelam o seguinte, por regiões:

<i>Região Sul</i>	— S. Paulo, Paraná, Sta. Catarina e Rio Grande do Sul
(36 % do valor total do comércio)	— População — 13.922.400 habitantes
	— Exportou — 5.994 milhões de cruzeiros
	— Importou — 5.132 milhões de cruzeiros
	— Saldo — 862 milhões de cruzeiros
<i>Região Leste</i>	— Sergipe, Bahia, Espírito Santo, Rio de Janeiro, Distrito Federal (e M. Gerais, cuja exportação se faz pelo D. Federal)
(35 %)	— População — 16.828.100 habitantes
	— Exportou — 5.149 milhões de cruzeiros
	— Importou — 5.348 milhões de cruzeiros
	— Deficit — 199 milhões de cruzeiros
<i>Região Nordeste</i>	— Maranhão, Piauí, Ceará, Rio Grande do Norte, Paraíba, Pernambuco e Alagoas
(22 %)	— População — 10.713.800 habitantes
	— Exportou — 3.281 milhões de cruzeiros
	— Importou — 3.452 milhões de cruzeiros
	— Deficit — 171 milhões de cruzeiros
<i>Região Norte</i>	— Pará, Amazonas, Acre, Guaporé, Rio Branco e Amapá
(8 %)	— População — 1.591.000 habitantes
	— Exportou — 944 milhões de cruzeiros
	— Importou — 1.412 milhões de cruzeiros
	— Deficit — 468 milhões de cruzeiros

<b>Região Centro — Oeste — Mato Grosso e Goiás</b>	
População	— 1.344.700 habitantes
Exportou	— 1 milhão de cruzeiros (dados conhecidos só de M. Grosso)
(percentagem ínfima)	— Importou — 5 milhões de cruzeiros
	Deficit — 4 milhões de cruzeiros

Analiseemos, agora, esses números. Ressalta à 1ª vista que a porcentagem do valor total do comércio é maior na região Sul (36%) e vai diminuindo à proporção que avançamos para o Norte (34%, 22%, 8% e menos de 1%) sem que a população diminua na mesma proporção. Ao contrário, aumenta, na região Leste. O saldo de 862 milhões de cruzeiros, da região Sul, é mais ou menos equivalente ao deficit total de todas as outras regiões e que soma 841 mi-

lhões de cruzeiros. Isto é, as faltas dessas regiões são cobertas, através da cabotagem, pelos excedentes da região Sul, o que indica também o sentido da maior corrente de cabotagem útil: do Sul para o Norte. 4 Estados da região Sul suprem as faltas de 17 outros e do Distrito Federal. 32% da população total do país, existentes na região Sul, cobrem o "deficit" dos 68% restantes. O total das exportações e importações assim se distribui, pelas regiões:

Sul	— 11.128 milhões de cruzeiros
Leste	— 10.497 milhões de cruzeiros
Nordeste	— 6.733 milhões de cruzeiros
Norte	— 2.356 milhões de cruzeiros
C. Oeste	— 6 milhões de cruzeiros

Basta observar esses números, para verificarmos que a economia da Nação repousa sobre as regiões Leste e Sul, de área muito menor que a soma das demais regiões. A cada habitante da região Sul correspondem 800 cruzeiros, exportados e importados. A cada habitante de todas as demais regiões correspondem 642, ou, menos 158 cruzeiros. Devemos notar que nos 6.733 milhões de cruzeiros exportados e importados pela região Nordeste, a qual abrange 7 Estados, mais da metade, ou sejam 3.408 cruzeiros, corresponde a Pernambuco, porque de Recife parte extensa rede ferroviária servindo diversos Estados, que exportam e importam através dessa rede e daquele porto. Minas exporta pelo Rio e Vitória e quer agora exportar por Angra dos Reis. No total da região Leste, que abrange 5 Estados, cabem 9.543 milhões de cruzeiros, ou praticamente tudo, ao Distrito Federal, o que vem mostrar o volumoso comércio desse Distrito e a inconveniência da lo-

calização da Capital Federal junto de tão grandes interesses econômicos e financeiros. Ainda podemos deduzir: 70% do comércio total do país estão localizados nas regiões Leste e Sul, contra 30% localizados em todas as demais regiões. Não é sem razão que muitos afirmam que o Sul sustenta o Norte. Mas a grande verdade que transparece de tudo isso é o desaparecimento do país e a falta de uma política econômica nacional. Não é porque o Sul é mais frio e habitado por muitos estrangeiros que produz mais do que o Norte, mas, sim, porque é cortado de vias de comunicações (o mais denso sistema de comunicações do país está localizado na região Sul), possui os melhores portos do país e tem melhor assistência técnica. Ninguém é mais operoso do que o nordestino, porém falta-lhe estímulo para produzir numa região completamente desaparelhada, sem portos e sem vias de comunicações. A só circunstância de mais da metade do comércio total de 7 Estados da

região Nordeste se fazer através de Pernambuco, o Estado mais aparelhado dessa região, mostra-nos o que falta a todo o Nordeste. É anti-econômico, mil vezes antieconômico levar gêneros alimentícios do Rio Grande do Sul para as regiões Leste e Nordeste — a esse é o grosso do comércio de cabotagem — viajando 5 ou 6 mil quilômetros de costas queimando carvão estrangeiro, quando esses mesmos gêneros poderiam ser produzidos nessas regiões. Falta-nos uma política econômica nacional que preveja todos esses grandes erros; que promova o saneamento, o povoamento das regiões Norte e Nordeste ou, ao menos, a fixação do homem dessas regiões ao solo natal; que aparelhe o Norte de portos e de vias de comunicações que forcentam, por si sós, a economia de qualquer região.

Dê-se tudo isso ao Norte e ter-se-á equilibrado economicamente essa vasta e abandonada região ao Sul, pois não falta ânimo ao nordestino para trabalhar.

#### UMA INICIATIVA DESCOMPASSADA COM A ECONOMIA NACIONAL

As considerações acima surgiram a mente quando soubemos que o Lóide Brasileiro encomendara a estaleiros americanos 14 navios, no valor de 37 milhões de dólares, financiados pelo "Import and Export Bank", mais 6 a estaleiros canadenses, ao preço de 15 milhões de dólares canadenses, liquidáveis em pagamentos parcelados e adquirira, ainda nos Estados Unidos, mais 18 navios, excedentes de guerra, ao preço de 12,5 milhões de dólares. Em resumo, o Brasil, numa época de aperturas financeiras e de crédito internacional disputado, consegue e joga no mar, tudo de uma vez, 84,5 milhões de dólares, ou sejam um bilhão e 207 milhões de cruzeiros. Foram comprados, de choite, 38 navios. Longe estamos de afirmar que o Brasil não precise de navios, principalmente depois de perder 30 barcos na guerra. Muitas das causas de nossas dificuldades residem na escassez de transportes. Não queremos mesmo lançar pedras sobre o Lóide

que, ao aumentar o seu patrimônio, conserva-se dentro de sã política administrativa, principalmente quando substitui barcos obsoletos e onerosos por outros novos e rendosos. Está no seu papel. Vamos mais longe. Não desejamos criticar ninguém. O fato de não possuímos uma Economia Planejada provém de distante passado e todos os brasileiros têm uma parcela de culpa nisso. Ao votar-se um dos orçamentos do Plano de Obras e Equipamentos, na Comissão de Finanças da Câmara, certo deputado declarou que ele se caracterizava por não possuir plano nenhum. Tratava-se de iniciativas isoladas, incluídas naquele Plano ao sabor dos interesses dos Estados ou por deliberação do próprio governo federal. Nada que obedecesse a uma idéia de conjunto. Aumentar os transportes marítimos do Brasil sem reaparelhar os seus portos, dragar-lhes os canais, desobstruir-lhes as barras e sem renovar o material de suas deficientes estradas de ferro e nem construir outras, para equilibrar e incrementar a incipiente economia de suas regiões naturais, é, positivamente, um erro de visão. É gastar tudo no jardim, deixando o interior da casa sem mobília. O desenvolvimento do Brasil deve fazer-se do centro para a periferia. Na ordem de urgência de uma economia planejada (não confundir com economia dirigida) vem, em primeiro lugar, o reaparelhamento das estradas existentes e a construção de novas; depois, o reequipamento dos portos e, por último, a expansão da marinha mercante. Nada adianta ao país adquirir centenas de barcos, se o seu interior permanece fechado ao progresso, amordaçado de pés e mãos por falta de vias de comunicações. O papel da via marítima é o de servir à exportação, ao escoamento dos excedentes das riquezas produzidas no interior. Não constitui, por si só, o fim de uma economia. Os 38 novos navios adquiridos de uma só vez desafogarão a nossa economia, mas não poderão produzir o milagre de aumentar a produção do país, grandemente tra-

vada, prejudicada pela falta de vias de comunicações terrestres.

A só presença dos barcos não fará acumular-se, no cais, milhares de toneladas de mercadorias, porque, antes de precisarem de navios, essas mercadorias precisam de vias férreas e estradas de rodagem. Já se fala mesmo, até no Congresso, que o Lóide anda sem carga para transportar, depois de receber a maioria daqueles navios. Seis deles foram cedidos à Companhia Costeira. Não faz muito tempo, os navios seguiam para o Sul quase vazios, por falta de cargas e de lá deveriam voltar cheios, principalmente de gêneros alimentícios, mas tal não se dava porque as condições de navegabilidade da Lagoa dos Patos não o permitiam. Voltavam com meia carga, porque a profundidade dos canais de acesso a Porto Alegre não autorizava lotá-los completamente. Estavam obstruídos, causando às Companhias vultosos prejuízos, porque os navios queimam a mesma quantidade de combustível, com toda ou meia carga. No porto de Aracaju, segundo o Comandante Pena Botto, de nossa Marinha de Guerra, só entram 4 calhambeques mercantes, tais as condições de obstrução de suas duas barras. De maneira geral, precárias são as condições de acesso aos nossos portos. Faltam-lhes instalações para fornecimento de carvão, óleo e, em alguns até de água. As suas disponibilidades de cais e equipamentos para carga e descarga são tão escassas que ficaram (a maior parte) congestionados durante o período do pós-guerra, quando se reiniciaram as importações e até hoje ainda não voltaram à completa normalidade. A afluência de navios tende cada vez mais para a diminuição, mas essa diminuição não vai desobstruir barras, aumentar cais e melhorar equipamentos de carga e descarga. As deficiências que existem, persistirão sempre.

#### O QUE PODERIAMOS TER FEITO

Julgamos que, em vez de comprar, de uma assentada, 240.000 toneladas de navios para repor 130.000 perdidas na guerra (ou 8

ou 80!), deveríamos ter repostos estas e gasto o restante no reaparelhamento de nossos portos e de nossas estradas de ferro, para não falar em novas vias férreas. Para se ter uma idéia do que se poderia fazer com o dinheiro que se empregou só em navios, basta atentar para os dados abaixo. Com um bilhão e 207 milhões de cruzeiros (custo dos 38 novos navios) poder-se-ia construir a seguinte quilometragem de estradas de ferro, bitola de 1 metro:

— 4830 km, a 250 mil cruzeiros por km (preço médio do km do ramal Campo Grande — Ponta Porã, da Noroeste), ou seja a distância Manaus — Rio — Natal;

— 2415 km, a 500 mil cruzeiros por km (preço médio do km do ramal Porto Esperança — Corumbá, da Noroeste), ou seja a distância de Pirapora ao Cabo Orange, no extremo N. do Brasil;

— 1207 km, a um milhão de cruzeiros por km (preço de estrada eletrificada), ou seja a distância do Rio a Campo Grande, no Estado de Mato Grosso. É claro que se não iria gastar tudo só em estradas de ferro, em contraposição à política de gastar tudo só em navios. Mas os números acima mostram eloquentemente que, além de navios, poder-se-ia fazer muito pelas nossas vias férreas e pelo reequipamento de nossos portos. Eles indicam também que falta à nossa máquina administrativa uma peça mestre e essa é um Conselho ou mesmo um Ministério da Economia Nacional, ao qual poderia ser anexado o "Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística". Órgão planejador, por excelência, coordenaria as atividades nacionais, encarregando-se não só de estudar planos gerais de serviços a cargo do Governo, como de harmonizá-los com os empreendimentos particulares. É claro que não se trata de fazer o Estado intervir na iniciativa privada. Trata-se de encarar questões num amplo quadro de conjunto. "O Estado — escrevia recentemente Robert Jacomet, um economista moderno, em seu estudo: La fonction économique de l'Etat

—, tornou-se uma grande empresa, cujo sucesso liga-se às condições gerais da produção. Não mais lhe é possível situar-se como outrora numa posição de neutralidade a respeito das atividades produtoras. O Estado deve agir sobre a formação e distribuição das riquezas. Ele é mesmo chamado, do setor público, a transformar as riquezas." Muito recentemente um deputado pediu na Câmara a criação de um "Departamento do Rio S. Francisco", que se encarregaria de superintender todos os melhoramentos da zona servida pelo grande rio. E a seguir defendeu a remessa de maior quantidade de caminhões para o Brasil Central e mais racional distribuição de combustíveis, a fim de que os Centros produtores fôssem melhor aquinhoados. Eis um exemplo de falta de planejamento no Brasil. Seria o órgão que indicamos que, agora, objetaria no Lóide: "Não, tudo só para navios, não! 40 % (digamos) para as estradas de ferro, 35 % para os portos e 25 % para os navios". Seja dito de passagem e nisso não vai nenhuma razão justificadora de nossa incúria, que não é só o Brasil que sofre da falta de planejamento. Esclarecendo o seu Plano Quinquenal, o Presidente Peron declarou aos jornalistas que mandara proceder a devassas nos arquivos do Estado, em todos os Ministérios, para descobrir algo que orientasse, com segurança, a ação de seu governo. Nada, absolutamente nada, foi encontrado, disse. Daí o lançar-se ao seu já famoso plano. É que, lá como cá, trata-se de equacionar problemas fundamentais e encaminhar-lhes as soluções metódica e sistematicamente. Trata-se de gastar com proveito geral o dinheiro da Nação e orientar as iniciativas e os esforços particulares como quem umbina forças, de modo que a resultante tenha o sentido, a direção e a intensidade desejados, expressos, no caso, pelo bem comum e pelo progresso nacional. Abrir mão do planejamento é o mesmo que dar murros isolados em pontas de tacas, como é o caso do Lóide.

Comprar mais navios do que necessita é acentuar cada vez mais a dependência do Norte quanto ao Sul. Não se trata de deixar o Norte imobilizado, esperando que tudo lhe venha do Sul em navios, mas rasgar o Norte de vias férreas e estradas de rodagem, para fazê-lo trabalhar e produzir.

Esforços isolados e não coordenados conduzem à dispersão de energias e recursos, à desordem e a êxitos medíocres. Muito dinheiro se tem gasto, em nosso país, em iniciativas não reprodutivas ou mal orientadas economicamente, por falta de planejamento e método. Exemplo: gastou-se fortunas na construção do porto do Rio Grande. Não se previu que, dragando-se a Lagoa dos Patos e construindo-se o porto de Porto Alegre, como mais tarde se o fez, possibilitando aos navios irem diretamente à capital gaúcha, pôr-se-iam em concorrência transportes por terra e transportes por água, entre 2 pontos. Ora, estes são mais baratos que aquêles. Resultado: hoje, o porto do Rio Grande vive às moscas e Porto Alegre é o empório exportador da terra dos pampas. Outros exemplos poderiam ser citados ainda, como a construção de autoestradas paralelas às vias férreas, a diversidade de bitolas de nossas estradas de ferro, impedindo que as riquezas produzidas circulem livremente no interior do país, a derrubada sistemática de matas sem a compensação do reflorestamento, etc. A verdade é que os dinheiros que tomamos, pelo prazo de 20 anos, para a compra dos navios do Lóide, dariam juros colossais à Nação, nos próximos 20 anos, se empregados em vias férreas. Poder-se-ia com eles fundir o arquipélago de vias férreas brasileiras num só sistema, o qual, conjugado com a mudança da Capital Federal para o Planalto Central (iniciativa autofinanciável), daria ao país um desenvolvimento assombroso.

#### O NOSSO DEVER

Somos uma potência atlântica, sem dúvida. Mas o mar é um meio e não um fim.

É do âmago da terra e com o suor do nosso rosto que devemos tirar o pão nosso de cada dia e forjar os instrumentos com que movimentar a nossa economia. Precisamos investir o centro, deixando à periferia o papel de intermediário entre o nosso mundo inte-

rior e o mundo exterior. Jogar, de vez, somas tão grandes no mar é inverter dados de problemas fundamentais da Nação. É querer aumentar o débito do rio, sem aumentar o débito dos tributários. Que venha, pois, após um "mea culpa" geral, o planejamento econômico nacional.

## AOS COLABORADORES !

Como COOPERAÇÃO muito preciosa no sentido de facilitar as tarefas de impressão da Revista e, conseqüentemente, evitar o atraso de suas edições, solicitamos, encarecidamente, aos nossos colaboradores que :

1. Datilografem, na íntegra, seus trabalhos, utilizando **UMA SÓ FACE DAS FÓLHAS DE PAPEL** e deixando espaço duplo entre as linhas.
2. Destaquem, com letras maiúsculas, o título do artigo. O nome do autor (ou seu pseudônimo) deve vir entre o título e o texto.
3. Coloquem, preferentemente, em fôlhas separadas do texto, as figuras, as fotografias, os desenhos, etc., com as respectivas legendas. (No texto, no local desejado, basta uma simples referência ao número da figura, fotografia ou desenho, correspondente).
4. Sempre que possível, desenhem as figuras a nanquim e em papel vegetal.
5. Tratando-se de tradução, quando a fonte original autorizar a reprodução, citem essa fonte sem esquecer o nome do autor do trabalho ; no caso contrário, obtenham autorização prévia.
6. **REVEJAM SEMPRE OS ORIGINAIS** observando, rigorosamente, a ortografia oficial (a do "PEQUENO VOCABULÁRIO ORTOGRÁFICO DA LÍNGUA PORTUGUESA", da Academia Brasileira de Letras, dezembro de 1943, Imprensa Nacional).
7. Assinem a última fôlha e **INDIQUEM O ENDEREÇO ATUAL** para que se possa acusar o recebimento e realizar entendimentos quando necessários.